Pearl Harbor, diciembre de 1941

El día de la infamia

Carl Smith

Con ilustraciones de

Jim Laurier y **Adam Hook**

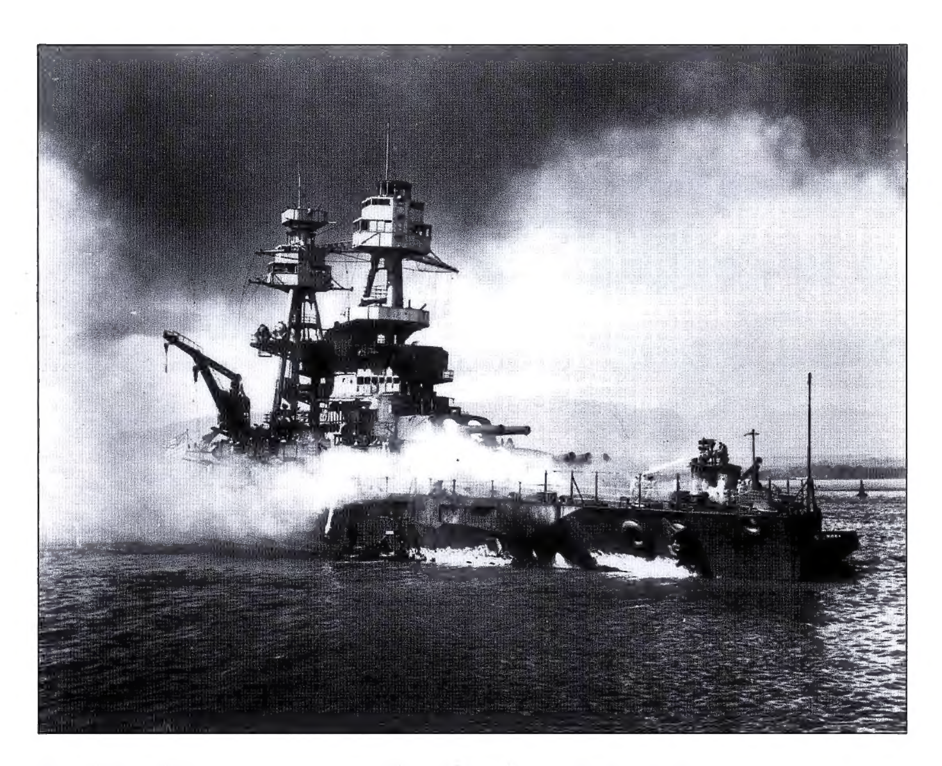


Pearl Harbor, diciembre de 1941

El día de la infamia

Pearl Harbor, diciembre de 1941

El día de la infamia



Carl Smith • Ilustrado por **Jim Laurier** y **Adam Hook**
Investigación adicional a cargo de **David Aiken**

Nota del autor

Debo dar gracias especiales a las siguientes personas. A David Aiken; a Ray Willis, de RW Books (Manassas), por el uso de sus fotografías inéditas; a Lou Zocchi, de Gamescience, por ser una gran fuente y contestar a esas pesadas y aparentemente inacabables preguntas acerca de detalles de investigación y datos de aviones; a Ed Finney y Jack Green, de los Naval Historical Photographic Reference Services, por su información sobre las fotos y su ayuda con las fuentes; a Bob Cressman, de NHCPRS, por su ayuda con el dispositivo de la Flota del Pacífico; a Bill Rice por la reproducción y ampliación de fotos; y a Roger Thomas y Bill Gallop por su asistencia en la investigación. Y, finalmente, a Una por su paciencia mientras yo estaba sentado con un millar de referencias atrincheradas a mi alrededor.

Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

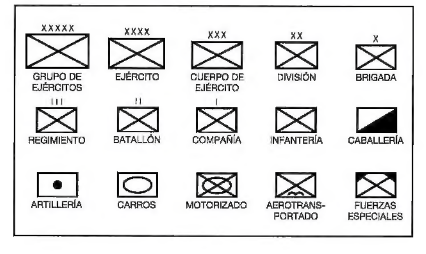
Realización: Editec
Traducción de Ferran Prat Romeu
Editor: Paco Sánchez Pina

Título original: *Pearl Harbor 1941: The day of infamy*
Primera edición en Gran Bretaña, 2001. Osprey Publishing Ltd.

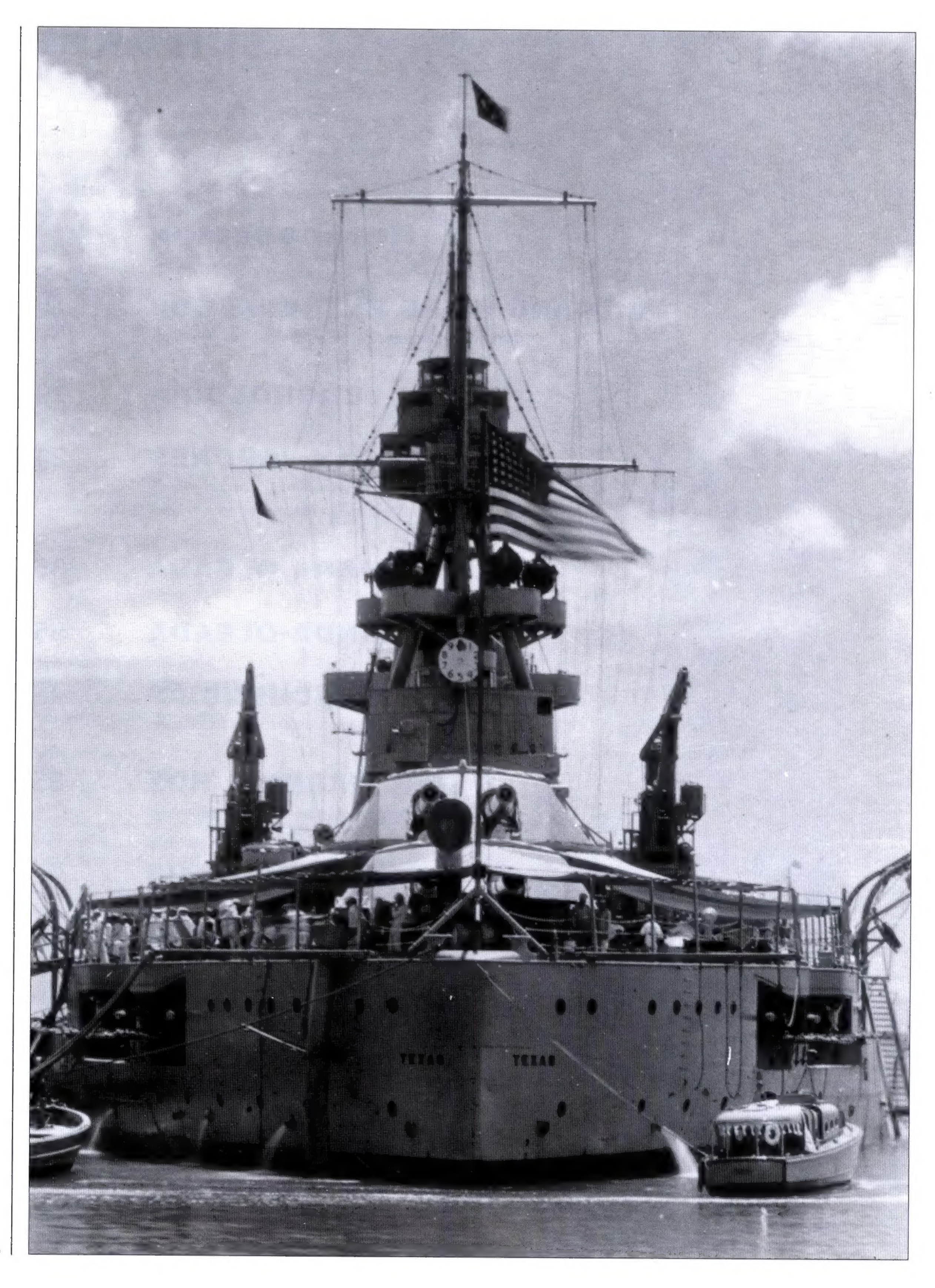
Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valdeparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5558-7
Depósito Legal: M-1007-2008
Imprime BROSMAC
Impreso en España. *Printed in Spain*

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES



SUMARIO


TEXAS
TEXAS

INTRODUCCIÓN

A SOLDIERS PRAYER

Now I lay me down to sleep,
I pray the Lord my soul to keep;
Grant no other soldier to take
My shoes and socks before I wake.

Try and guard me in my sleep
And keep my bunk upon it's feet,
And in the morning let me wake
Breathing whiffs of sirloin stake

Please protect me in my dreams
And make it better than it seems;
Grant the time may swiftly fly
When I myself may rest "or try"-
In a snowy feather bed,
With a pillow beneath my head.

Far away from all these scenes,
From the smell of hash and beens;
Oh treat me to some HAM AND EGGS,
Or a stack of MOTHER'S HOTCAKES!

Thou who knowest all my woes,
Feed me in my dingy throes,
Take me back and I promise thee,
Never more to cross the sea!

El personal destinado en Hawai se aburría y no paraba de quejarse del rancho y de la vida cuartelera. La hoja de la imagen superior es una satírica *Oración de un soldado* que circulaba por las instalaciones militares hawaianas poco antes del ataque japonés. A partir del 7 de diciembre ya no hubo lugar para el aburrimiento.

Gruesas nubes de algodón cubrían el cielo azul. El teniente de navío Mitsuo Matsukazi empujó la palanca de mando e hizo que su Nakajima B5N2 Tipo 97 («Kate» en el código de identificación estadounidense), matriculado AI-301, picase a través de las nubes hasta encontrar de nuevo cielo azul, con el horizonte roto por la verde masa de tierra sobre la que descendía. Su observador, el capitán de fragata Mitsuo Fuchida, comandante de la misión, estaba a la expectativa. Hawai se veía verde y extrañamente en paz. Echó un vistazo al horizonte. Demasiado bueno para ser cierto: aparte de los suyos, no se veía ningún otro avión. Años después, Fuchida recordaba el aspecto tan pacífico de Hawai.

Eran las 07:30 horas de Hawai; la fecha, el 7 de diciembre de 1941. El destino de Fuchida era la base de la Flota del Pacífico de Estados Unidos, Pearl Harbor. Los objetivos clave eran la flota y tres portaaviones allí atracados. Una hora antes se habría entregado la declaración de guerra contra Estados Unidos. Este ataque aéreo iba a ser el primer acto de guerra entre el Imperio japonés y Estados Unidos.

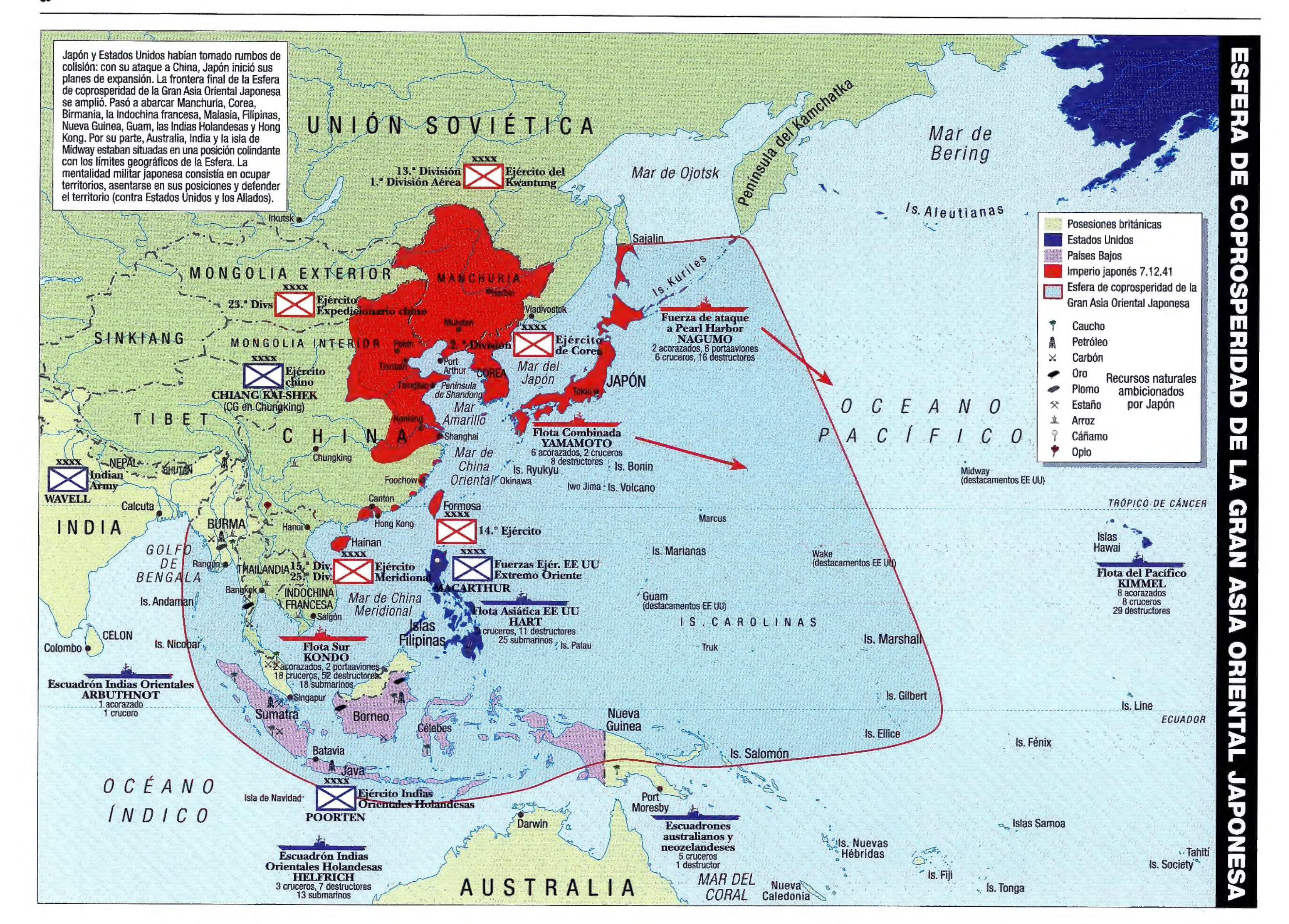
Toda la planificación realizada, las interminables maniobras y vuelos de práctica iban a ser determinantes para el éxito de la misión. Algunos estrategas pensaban que el ataque iba a dejar fuera de juego a la flota estadounidense; otros tenían la esperanza de que asustara a los americanos y les descorazonase; pero la mayoría creían que el ataque iba a empujar a Japón a una guerra contra Estados Unidos. Si el resultado tenía que ser la guerra, como algunos habían dicho, no era mala idea que empezase aquí, porque la mejor esperanza de Japón para ganar un conflicto contra un gigante occidental era atacar primero y dejar al enemigo en un estado irrecuperable. Entonces las fuerzas japonesas podrían actuar con libertad en los meses venideros y de este modo expandir sus conquistas. Pero todo esto era irrelevante para el capitán de fragata Fuchida, pues él era un militar profesional con una misión: bombardear Pearl Harbor.

IZQUIERDA **Pearl era un puerto natural que se venía utilizando desde hacía más de cien años. Este visitante es el acorazado USS *Texas*, con la cubierta del castillo resguardada con toldos. En 1940, la flota del Pacífico fue transferida a Hawai desde California, hecho que inquietó a los estrategas japoneses, que la vieron como una amenaza para la seguridad de Japón. En el momento del ataque japonés, el acorazado *Texas* servía en el Atlántico.**

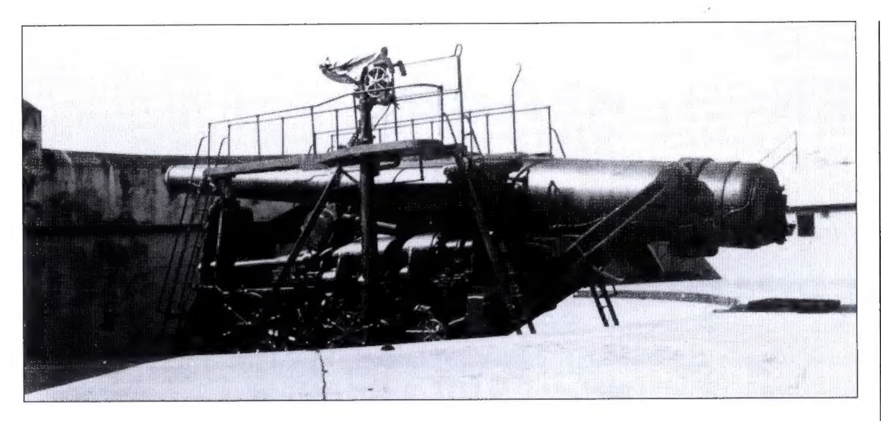
Contexto político

Las islas Hawai están situadas en el centro del océano Pacífico, al oeste-suroeste de Estados Unidos, la primera recalada real al oeste del continente, en los 150-170 grados de longitud (justo al este de la línea internacional del cambio de fecha) y entre 18 y 19 grados al norte del ecuador. Kauai, Niihau, Oahu, Molokai, Maui, Kahoolawe, Lanai y Hawai son las principales islas del archipiélago, llamado originalmente islas Sandwich. Su punto más septentrional está situado en una latitud próxima a la ciudad de Los Ángeles, hecho que proporciona a las islas una temperatura media suave de 23,8 °C, y un clima tropical con brisas frescas provinentes del océano, bosques tropicales y extensiones de playa espectaculares a los pies de majestuosas montañas y volcanes. Estas islas, por su emplazamiento entre Japón y Estados Unidos, resultan ser la perfecta base militar, en especial para la marina, pero también para la fuerza aérea.

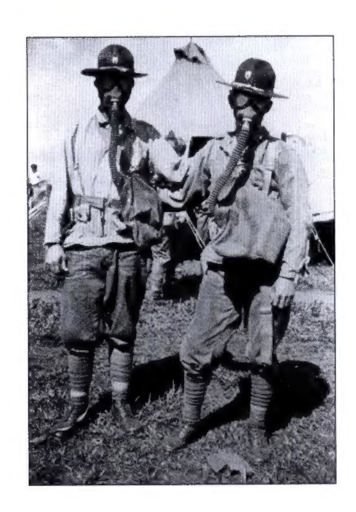
ESFERA DE COPROSPERIDAD DE LA GRAN ASIA ORIENTAL JAPONESA



Japón y Estados Unidos habían tomado rumbos de colisión: con su ataque a China, Japón inició sus planes de expansión. La frontera final de la Esfera de coprosperidad de la Gran Asia Oriental Japonesa se amplió. Pasó a abarcar Manchuria, Corea, Birmania, la Indochina francesa, Malasia, Filipinas, Nueva Guinea, Guam, las Indias Holandesas y Hong Kong. Por su parte, Australia, India y la isla de Midway estaban situadas en una posición colindante con los límites geográficos de la Esfera. La mentalidad militar japonesa consistía en ocupar territorios, asentarse en sus posiciones y defender el territorio (contra Estados Unidos y los Aliados).



DERECHA **Pearl Harbor era la primera escala en aguas del Pacífico. Como un ataque aéreo se consideraba una posibilidad tan sólo teórica, las fortificaciones de Pearl consistían en gran medida en cañones de costa contra un ataque convencional desde el mar.**



ARRIBA **A pesar de la guerra en Europa, en 1941 el Ejército de Estados Unidos no estaba preparado para un conflicto «moderno». Aunque visten el uniforme del Reglamento de 1936, estos soldados de maniobras parecen sacados de una trinchera francesa cavada un cuarto de siglo antes. Las vendas de las piernas, los sombreros y las máscaras antigás son reminiscencias de la Primera Guerra Mundial.**

A mediados del siglo XVIII, los europeos habían descubierto Hawai. Gobernada al inicio por una monarquía, en el siglo XX pasó a ser territorio de Estados Unidos, pero no se convertiría en Estado hasta 1959. La tierra es fértil y las playas, cuando la temporada es buena, atraen a gran número de turistas norteamericanos, japoneses y de otras latitudes. En la década de 1930, la población de Hawai era en su mayoría estadounidense y asiática; la población nativa en la isla estaba disminuyendo.

Japón se fijó en las islas Hawai como una amenaza potencial para su expansión. Desde antes de la guerra ruso-japonesa, Japón se había estado modernizando a toda máquina con la fabricación y la puesta al día de su material militar. Estos cambios provocaron un aumento de la demanda de recursos naturales (acero, petróleo, gas, materias primas y minerales). Entonces Japón dirigió su mirada al este, hacia China, Indochina y las islas del Pacífico. A pesar de que Rusia se había considerado tradicionalmente como la principal amenaza para la expansión japonesa y para la influencia asiática, la presencia americana y europea en Asia aumentó de forma considerable.

Los japoneses consideraban los poderes europeos como una limitación para el crecimiento de su imperio: a medida que Japón se expandía, la resistencia europea se unía y formaba alianzas, hecho que dio aliento a los temores japoneses de intervención y de limitación. El Congreso estadounidense aplicó restricciones a los negocios con Japón, y a continuación la mayor parte de la Flota del Pacífico hizo de Pearl Harbor su casa. Ya fuera real o imaginaria, la flota estadounidense suponía una amenaza, y Japón observaba Hawai con especial interés.

La situación empeoró cuando Japón se sintió estrangulado y asediado. Japón tomó buena nota cuando la guerra estalló en Europa y Estados Unidos no intervino, mientras que Francia y el Reino Unido se veían implicados en el conflicto con Alemania e Italia. Parecía que Estados Unidos optaba por la neutralidad: por tanto, quizá pasaria por alto los movimientos de expansión en Asia.

Cabía la posibilidad de que los europeos tuvieran que luchar en dos frentes a la vez, pero evidentemente Europa iba a ser el escenario principal del conflicto, y el Pacífico tendría menor relevancia. La Flota del Pacífico era un elemento disuasorio. Las esferas de influencias americanas y japonesas se fueron ampliando, sus límites estaban cada vez más próximos, y amenazaban con estallar. Japoneses y estadounidenses llevaban rumbos de colisión: los primeros deseaban crecer, y los segundos, mantener su status quo. Las relaciones entre ambos países se deterioraron, y floreció la desconfianza nacionalista.

El 7 de diciembre de 1941, a las 07:50, la situación explotó. En cuestión de horas, Estados Unidos dejó de ser neutral.

COMANDANTES ENFRENTADOS

COMANDANTES ESTADOUNIDENSES

El **Almirante Husband («Hubby») E. Kimmel** (1882-1968) era el comandante en jefe naval de Pearl Harbor en 1941. Nacido en Henderson, Kentucky, hijo de un comandante del Ejército, se graduó en la Academia Naval en 1904. En febrero de 1941 fue nombrado Comandante en Jefe del Pacífico (CinCPAC), por delante de otros 32 oficiales, y se convirtió en el almirante de mayor rango de la Armada. El almirante Harold R. Stark, jefe de Operaciones Navales (CNO), había depositado toda su confianza en la capacidad de Kimmel.

Kimmel se mudó a Pearl Harbor, «hogar» de la Flota del Pacífico. El general George C. Marshall advirtió al teniente general Walter C. Short de que Kimmel era una persona sensata y le gustaba «hablar claro». Kimmel estaba descontento con la disposición defensiva en Hawai y en Pearl Harbor. La responsabilidad de la defensa era entonces compartida: el Ejército de Tierra estaba al cargo de la defensa terrestre y aérea, y la Armada, del arsenal naval. La Armada era responsable de las labores de reconocimiento, pero el Ejército controlaba las estaciones de radar, y las defensas aéreas y costeras en caso de invasión. Kimmel permitió que sus reticencias respecto al complejo entramado de responsabilidades fueran bien conocidas. Las fuerzas armadas estadounidenses estaban debilitadas y demasiado satisfechas consigo mismas, sus efectivos aéreos y navales tenían un atraso considerable, y todavía estaban pensando en la última guerra. Había disponibilidad de armamento, munición y mano de obra, pero reinaba la mentalidad de que en lugar de utilizar los suministros, éstos debían preservarse. Kimmel presentó quejas a Washington por estas contrariedades.

Sin suministros ni material, el personal de servicio no podía trabajar adecuadamente. Además, el Ejército y la Armada competían por las asignaciones de tareas, y cada uno tenía que proteger su propio «césped». No había una rivalidad manifiesta, pero estaba claro que el Ejército no tenía intención de pisar a la Armada, ni viceversa, por tanto Kimmel y Short cooperaron; sin embargo, en el seno de esta cooperación interna se respiraba competición y brillaba por su ausencia la voluntad de compartir información relevante para ambos. Kimmel era atento con Short, pero cada uno llevaba sus propios asuntos en privado.

Kimmel estaba ofendido por la política nacional centrada en construir una flota atlántica a expensas de dejar sin efectivos a la Flota del Pacífico. La US Navy era un elemento disuasorio, pero el traslado de



El almirante Kimmel (en el centro) con dos miembros de Estado Mayor (EM), su jefe de operaciones, el capitán de navío Delaney (a la izquierda), y el vicejefe del EM, el capitán de navío Smith. Activo y siempre alerta, Kimmel compartía la responsabilidad de Pearl Harbor con el teniente general Short. Ambos se vieron sorprendidos por la audaz acción japonesa contra una isla que todos creían demasiado bien defendida para ser atacada.



Las unidades de artillería estadounidenses en Oahu salían regularmente de maniobras y juegos de guerra. Muchos creían que, más que un ataque aéreo, la gran amenaza para Oahu era un bombardeo naval seguido de un desembarco.

buques y hombres del Pacífico al Atlántico afectaba a algo más que a su autoridad, afectaba a la seguridad de Estados Unidos. Incluso así, Kimmel era un profesional, y una vez presentadas sus objeciones, se limitó a cumplir las órdenes.

Después de Pearl Harbor se llevaron a cabo ocho investigaciones sobre el ataque. Kimmel se retiró en mayo de 1942, pero empezó a trabajar para un contratista del Gobierno como asesor en proyectos navales secretos. No obstante, el público americano, furioso, llegó a la conclusión de que alguien debía cargar con la culpa, y Kimmel y Short fueron censurados, para decirlo suavemente, por su fracaso en la coordinación y la cooperación en la defensa de Hawai. Ellos estaban al mando en el momento del ataque japonés, y por ello, en las mentes de muchos americanos, eran los responsables. Existe una ley de prescripción de dos años para consejos de guerra, y ambos, Kimmel y Short, solicitaron un año para limpiar sus nombres, ofreciendo a cambio su renuncia a acogerse a la prescripción de dos años.

Un consejo de guerra antes del final del conflicto era algo inverosímil, en parte por la dificultad que suponía reunir a todos los testigos y en parte por el deseo de guardar en secreto el hecho de que Estados Unidos había descifrado el código Magic.

Kimmel se percató de que lo habían convertido en chivo expiatorio, y al final, las investigaciones sobre Pearl Harbor revelaron que si Kimmel era culpable de algo, era de un error de apreciación por el cual también podía responsabilizarse a otros mandos en cargos similares. De todos modos, para muchos Kimmel seguía siendo culpable mientras no se demostrase lo contrario. Al principio Kimmel alimentaba la expectativa de ser sometido a un consejo de guerra, ya que, según declaró, se le había ocultado información decisiva que podría ser considerada una circunstancia atenuante. En cambio, a medida que pasaba el tiempo, el rencor se apoderó de él y se sintió traicionado, y cuando J. Forrestal (el ministro de Marina) finalmente le ofreció un consejo de guerra en agosto de 1945, lo rechazó, ya que prefirió esperar a la conclusión de la investigación del Congreso. El informe final afirmaba que Kimmel era culpable de un error de apreciación, pero no de abandono del deber. El origen de la culpa se atribuyó a Washington y a Hawai. Kimmel se sintió justificado, pero molesto por el hecho de que la resolución de la causa hubiera tardado varios años. Murió el 14 de mayo de 1968, en Groton, Connecticut.

Schofield era el cuartel principal del Ejército de EE UU en Pearl Harbor. No se adoptó el nivel máximo de seguridad hasta después del ataque: en el original se aprecia que las garitas de la entrada tienen colgado el cartel de «Cerrado».



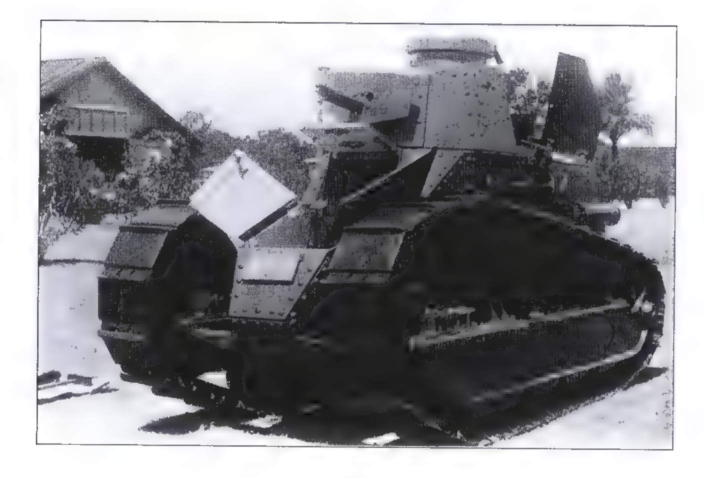
El **teniente general Walter C. Short** (1880-1949) era el jefe del Ejército en Pearl Harbor. Nacido el 30 de marzo de 1880 en Fillmore, Illinois, hijo de un médico, se graduó en la Universidad de Illinois y se alistó en 1901. Oficial de entrenamiento en Francia durante la Primera Guerra Mundial, más tarde se trasladó a Fort Benning como comandante adjunto, y fue ascendido a general de brigada en 1936. Se le otorgó el mando de la 1.ª División de Infantería y, al estallar la Segunda Guerra Mundial, el del 1.er Cuerpo. El 8 de febrero de 1941 fue ascendido a teniente general y se le puso al mando de las tropas de Hawai.

Short era un hombre callado, serio, y un organizador muy capaz. A pesar de que sus hombres estaban ya bien instruidos para ello, bajo sus órdenes, los mandos tenían especial cuidado con el gasto de munición y material. Short seguía las órdenes al pie de la letra, pero era incapaz de leer entre líneas. El ataque japonés de Pearl realmente le cogió de sorpresa. Diez días después del ataque, fue llamado a Washington y poco después fue sustituido por el general Emmons. Una investigación del Ejército consideró que Short era responsable de una falta por omisión de órdenes correctas a su personal. El general se mantuvo en silencio, ya que albergaba la creencia de que se le sometería a un consejo de guerra cuando finalizaran las hostilidades y que, una vez probada su inocencia, su posición quedaría justificada.

Short volvió a su empleo permanente de general de división y se retiró a finales de febrero de 1942. Aceptó un puesto de director de tráfico en la factoría Ford de Dallas, donde se fabricaban automóviles y material bélico. A pesar de procurar mantener cierta discreción respecto a su imagen pública y de limitar sus entrevistas, el general deseaba que su postura quedara justificada. Durante la investigación final, Short declaró que no había recibido los avisos apropiados de Washington, y se quejó de falta de recursos. La investigación reveló que ambos, tanto Washington como los comandantes de Hawai, eran responsables. Short solicitó un consejo de guerra, pero no lo obtuvo. Murió el 13 de septiembre de 1949, en Dallas.

El **almirante Harold («Betty») R. Stark** nació el 12 de noviembre de 1880 en Wilkes-Barre, Pennsylvania, y se graduó en Anápolis en 1903. Fue apadrinado por Franklin Delano Roosevelt (FDR), y en la Primera Guerra Mundial se le concedió la Medalla de Servicio Distinguido. En 1939, Stark se convirtió en Jefe de Operaciones Navales (CNO) y logró superar el reinante sentimiento aislacionista para iniciar la construcción de nuevos buques y bases navales modernas. Incrementó notablemente los efectivos de la Flota del Pacífico en Pearl Harbor y, gracias al código Magic, tuvo conocimiento del empeoramiento de las relaciones entre Japón y EE UU, así como de la posibilidad creciente de conflicto entre ambas potencias.

Stark advirtió a sus comandantes; no obstante, la creencia de que Pearl Harbor era demasiado fuerte, le empujó a creer que los japoneses atacarían en otro lugar. Cuando el mensaje del embajador Nomura fue traducido el 7 de diciembre de 1941, Stark inició el envío de un mensaje a Pearl Harbor, y a pesar de que Marshall le aseguró que el mensaje llegaría a



El carro ligero conocido como «tractor especial» es un ejemplo claro del tipo de material militar con que contaba Estados Unidos en la década de 1930. Derivado del carro francés Renault FT, su casco estaba formado por planchas planas que, en vez de desviarla, atrapaban la metralla. Obsérvese que las orugas están formadas por placas pesadas, que luego fueron sustituidas por bandas de rodadura.



En 1941, la US Navy seguía utilizando algunos biplanos como aviones de exploración, a pesar de que este tipo de aparato había quedado totalmente desfasado ante los modernos monoplanos que había ya en servicio a gran escala en todos los países beligerantes.

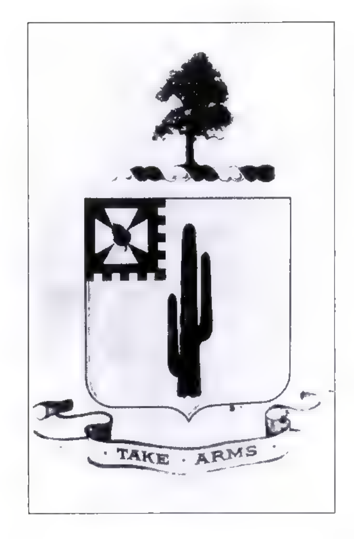
toda prisa, llegó una vez que la incursión aérea ya había empezado. Stark fue relevado como CNO el 7 de marzo de 1942. En cambio, Marshall se mantuvo en el cargo.

El 1 de octubre de 1943, Stark asumió el mando de la 12.ª Flota, con el objetivo de preparar a las fuerzas navales estadounidenses para la invasión de Normandía; su misión era de enlace con el Almirantazgo británico y con Churchill. Stark testificó en las vistas por el ataque de Pearl Harbor y se retiró el 1 de abril de 1946. Falleció el 20 de agosto de 1972, en su casa de Washington D.C.

El **general George C. Marshall** nació el 31 de diciembre de 1880 en Allentown, oriundo de Kentucky y de linaje que se remontaba hasta la Revolución americana. Como teniente coronel, sirvió en Francia con la Fuerza Expedicionaria Americana (AEF), dónde se convirtió en jefe de operaciones y entrenamiento para el Primer Ejército. Reformó el régimen de entrenamiento de oficiales del Ejército. Puso en práctica el programa de Roosevelt conocido como CCC (Civilian Conservation Core) en los estados del sur, y fue ascendido a jefe de planes de guerra, y finalmente a vicejefe del Estado Mayor del Ejército.

Roosevelt nombró a Marshall comandante en jefe del Ejército el 1 de septiembre de 1939, con el empleo de general de cuatro estrellas. Marshall era partidario de un cuerpo aéreo independiente del Ejército, y se le recriminó haber dejado de lado a otros organismos del Ejército a causa de su dedicación exclusiva a su nueva división. Marshall era el comandante en jefe cuando los japoneses atacaron Pearl Harbor, pero a diferencia de muchos otros, no se le estigmatizó por el desastre.

Marshall dio todo su apoyo a la idea de «derrotar primero a Alemania», y muchos alegan el enfoque sumamente cauto de Marshall en la planificación y puesta en práctica de los planes de guerra como el motivo de la prolongada duración de la guerra del Pacífico. Después de la guerra se convirtió en secretario de Estado, y se le recuerda por ser el autor del Plan Marshall para la reconstrucción de Europa. Se le concedió el premio Nobel de la Paz y murió el 16 de octubre de 1959.

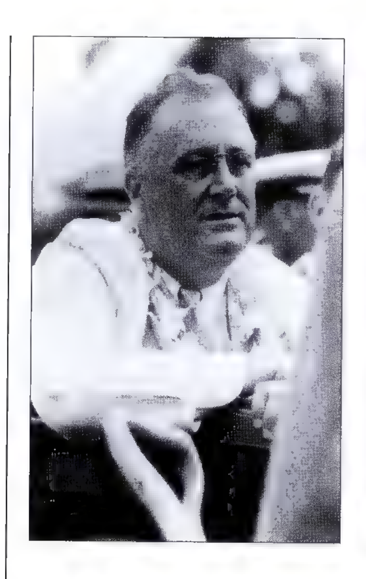


Escudo de armas de una unidad de artillería estacionada en Oahu en 1941. A pesar de que el lema es «A las armas», en general el Ejército confiaba más en las medidas contra el sabotaje que en la vigilancia activa.

Cordell Hull, alto y larguirucho, nació en una cabaña de troncos en Tennessee, el 2 de octubre de 1871, pero su diligencia y capacidad de trabajo le convirtieron en juez de primera instancia cuando apenas había cumplido los veinte años. En 1933 se convirtió en secretario de Estado bajo el mandato de FDR, con quién entabló una buena amistad, y a pesar de que Roosevelt actuaba en muchos casos como su propio secretario de Estado, Hull era un buen subordinado y ejercía una gran influencia en asuntos de política exterior.

Hull se reunió con Nomura el 7 de diciembre de 1941: a pesar de que probablemente sí creyó que el embajador japonés no había sido informado con suficiente antelación sobre la existencia del mensaje de 14 partes, Hull rompió sus relaciones diplomáticas con Nomura y dejó clara su indignación por el ataque una vez hubo recibido noticia de él por vía de la cadena de mando.

Hull presentó su dimisión el 21 de noviembre de 1944. Se le concedió el premio Nobel de la Paz en 1945 y falleció en 1955.



El presidente Franklin Delano Roosevelt ya había acordado con Gran Bretaña que si Estados Unidos entraba en guerra, la prioridad sería derrotar a Alemania. El ataque a Pearl Harbor iba a poner a prueba la firmeza de esta decisión.

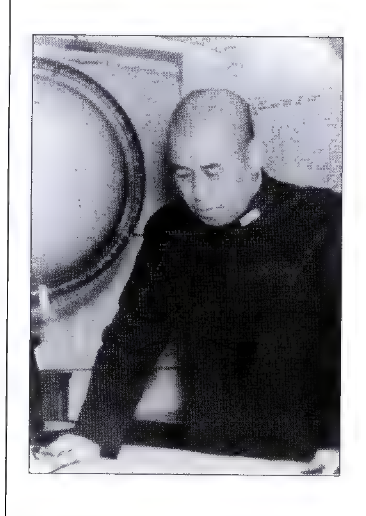
El **Presidente Franklin Delano Roosevelt**, conocido simplemente por FDR, es el único presidente estadounidense en ejercer cuatro mandatos consecutivos, desde 1933 hasta su muerte en 1945. Primo lejano de Teddy Roosevelt, se graduó en Harvard, y en 1910 fue nombrado ministro de Marina. En agosto de 1921, durante sus vacaciones en Campobello, sufrió un ataque de polio que le dejó paralizado de cintura para abajo. Más adelante recuperaría el uso parcial de las piernas.

En 1928, Roosevelt fue elegido gobernador de Nueva York. Cuatro años más tarde fue elegido para sus primeros cuatro años de mandato como presidente. Suyo fue el conglomerado de medidas económicas, conocido como «New Deal», con el que robusteció la muy maltrecha economía estadounidense, lo que le valió la simpatía del ciudadano de a pie.

A pesar de que Estados Unidos se mantuvo neutral cuando la guerra estalló en Europa, Roosevelt, en una charla radiofónica del 1 de septiembre de 1939, afirmó que no podía pedir a los estadounidenses que mantuvieran sus pensamientos al margen del conflicto. Cuando Pearl Harbor fue bombardeado, el presidente denunció el ataque en un discurso en el que describió el día 7 de diciembre como «el día de la infamia».

Roosevelt presidió Estados Unidos durante los días más sombríos de la Segunda Guerra Mundial, pero la experiencia terminó con sus fuerzas, y falleció el 12 de abril de 1945, en Warm Springs, Georgia. La huella que dejó en el pensamiento político estadounidense se mantiene viva todavía en la actualidad.

COMANDANTES JAPONESES



Comandante en jefe de la Flota Combinada, el almirante Isokoru Yamamoto era el principal valedor de la aviación naval japonesa. No deseaba una guerra larga con Estados Unidos. Estaba convencido de que Japón no la ganaría. No obstante, una vez estalló el conflicto, luchó por su país como el que más. Yamamoto ideó el ataque a Pearl Harbor.

El **almirante Isoroku Yamamoto** fue el séptimo hijo de un maestro de escuela. Yamamoto nació el 4 de abril de 1884. Isoroku significa «56», la edad de su padre cuando él nació. Vivió cerca de Nagaoka, entró en la Escuela Naval a los 16 años de edad, y se graduó como séptimo de su promoción. Sirvió como alférez de fragata en un crucero en la batalla de Tsushima, durante la guerra ruso-japonesa de 1905, en la que perdió dos dedos de la mano izquierda. Fue adoptado por la familia Yamamoto y desde entonces utilizó el nombre de la familia. Fue ascendido a capitán de fragata y transferido al cuartel general de la Armada en Tokio, ciudad en la que se casó; fue enviado a Harvard a estudiar Ciencias Económicas, donde completó también su formación en temas de petróleo. Durante la Primera Guerra Mundial, Yamamoto descubrió las posibilidades de la aviación en el campo militar. Tenía una fuerte predilección por los juegos de mesa, en especial por el *go* y el *shogi* (equivalente japonés del ajedrez), y también aprendió a jugar al póquer y al bridge.

En 1923, el capitán de navío Yamamoto era el comandante de la base aérea de entrenamiento de Kasumigaura, y se convirtió en agregado militar de Japón en Washington. En la Conferencia Naval de Londres, convenció a todos de que

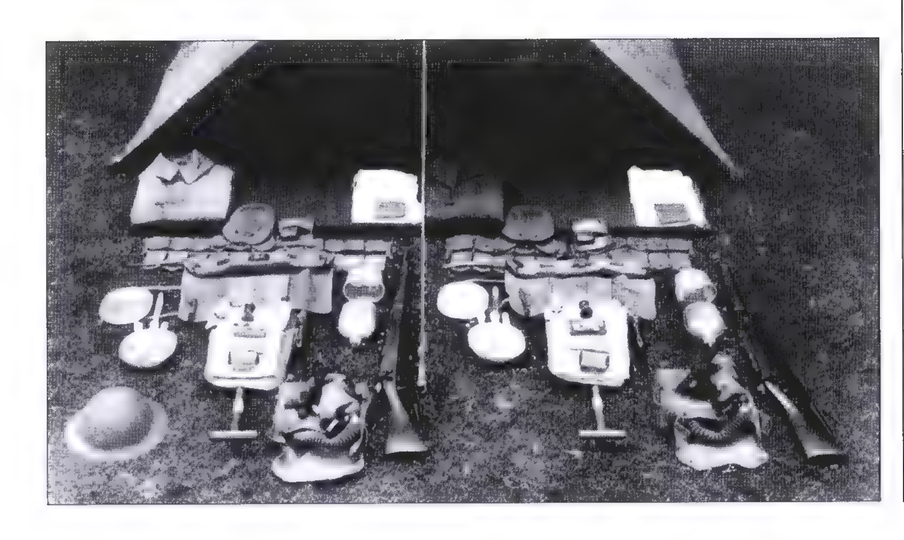
la proporción de desplazamientos de acorazados del 5:5:3 ya no era aceptable, y ésta fue descartada. Regresó a Japón como un héroe diplomático y se convirtió en viceministro de Marina.

Yamamoto apostó por la aviación, lo que le llevó a oponerse a la construcción de los acorazados *Yamato* y *Musashi* por considerarlos tecnología obsoleta. Dijo de ellos que «serían tan útiles como una espada de samurái».

Yamamoto apoyó la construcción de nuevos portaaviones, se opuso a la entrada de Japón en el Pacto Tripartito de 1939 y a los llamados «halcones de la guerra» que creían que Japón iba a resultar vencedor a pesar de cualquier adversidad. Yamamoto admitió que aventurarse a una guerra abierta era una postura sostenible durante un período de seis meses a un año, no obstante, afirmó que una vez transcurrido ese período de tiempo no tenía confianza alguna en que Japón pudiera prevalecer en un conflicto naval abierto. A mediados de agosto de 1939, Yamamoto fue ascendido a almirante y se convirtió en el comandante en jefe de la Flota Combinada. De un modo similar a Rommel, sus hombres llegaron a considerarle una figura, ya que su confianza les inspiraba a la hora de emprender grandes hazañas. Mediante la práctica con buen y mal tiempo, Yamamoto mejoró la disposición de sus hombres para el combate y la capacidad de la Armada japonesa.

Yamamoto no deseaba entrar en guerra contra Estados Unidos, pero una vez el Gobierno hubo tomado la decisión, se entregó en cuerpo y alma a la tarea de dar todas las ventajas posibles a Japón. Decidió que Pearl Harbor tenía que ser sometido por la aviación, que no por los acorazados, y de él fue el plan de atacar esa base. Después del éxito del ataque, Yamamoto sufrió una derrota en Midway, hecho que se ha comparado con la situación vivida durante la guerra de Secesión de EE UU por el general Lee en la batalla de Chancellorsville, que obtuvo una pronta victoria en contraposición con la derrota posterior en Gettysburg. Se ha especulado que Yamamoto tenía un exceso de confianza. Durante la batalla de Guadalcanal, decidió visitar a sus hombres para inspirarles confianza y mejorar la moral. Su avión fue derribado el 18 de abril de 1943 por cazas estadounidenses.

Su muerte dejó a la milicia japonesa no sólo sin un líder valiente y perspicaz, sino también sin un verdadero profesional de la guerra. Un hombre que luchaba, pero que deseaba la paz. De haber vivido Yamamoto, con toda probabilidad el resultado de la guerra no habría cambiado, pero su categoría y dedicación seguramente habrían acortado la lucha.



A principios de 1941, el equipo del soldado estadounidense estaba totalmente desfasado. Los fusiles de cerrojo Springfield, las anticuadas máscaras antigás y los cascos de acero de «jofaina» fueron reemplazados en cuanto la industria se puso a trabajar para la guerra.

El **Capitán de fragata Mitsuo Fuchida** nació en la prefectura de Nara el 2 de diciembre de 1902, en el año del Tigre, Mitsuo Fuchida era listo, franco e intrépido. En 1921 entró en la Academia Naval, y poco después entabló amistad con Minoru Genda cuando descubrieron su pasión común por volar.

Su amistad y respeto mutuo duraría años, y contribuyó a dar forma al concepto de la guerra aérea y al ataque a Pearl Harbor. Sin embargo, de un modo un tanto irónico, Fuchida describió a su amigo Genda como «un temerario».

Especializado inicialmente en el bombardeo horizontal, Fuchida adquirió tal destreza que se le otorgó el rango de instructor. Poco después, fue ascendido a capitán de corbeta, y se le aceptó en la Escuela de Estado Mayor de la Armada. Fue allí donde propugnó sus convicciones sobre la fuerza aeronaval. En 1939 se unió a la tripulación del *Akagi* como jefe de vuelo. Durante unas maniobras navales conoció al almirante Yamamoto, quién le expresó su interés real en la aviación naval. Fuchida llegó a respetar a Yamamoto y se convirtió en un ferviente admirador suyo. Después de un pequeño período en el *Ryuho*, Fuchida volvió al *Akagi* con más de 3.000 horas de vuelo a sus espaldas. En China aprendió la técnica del torpedeo, y la Armada Imperial japonesa le reconoció como un «as» de esta especialidad.



Una pieza de una unidad de artillería durante unas maniobras, en las que los cañones se emplazaban y camuflaban en la creencia de que algún día iban a servir para rechazar una invasión por mar.

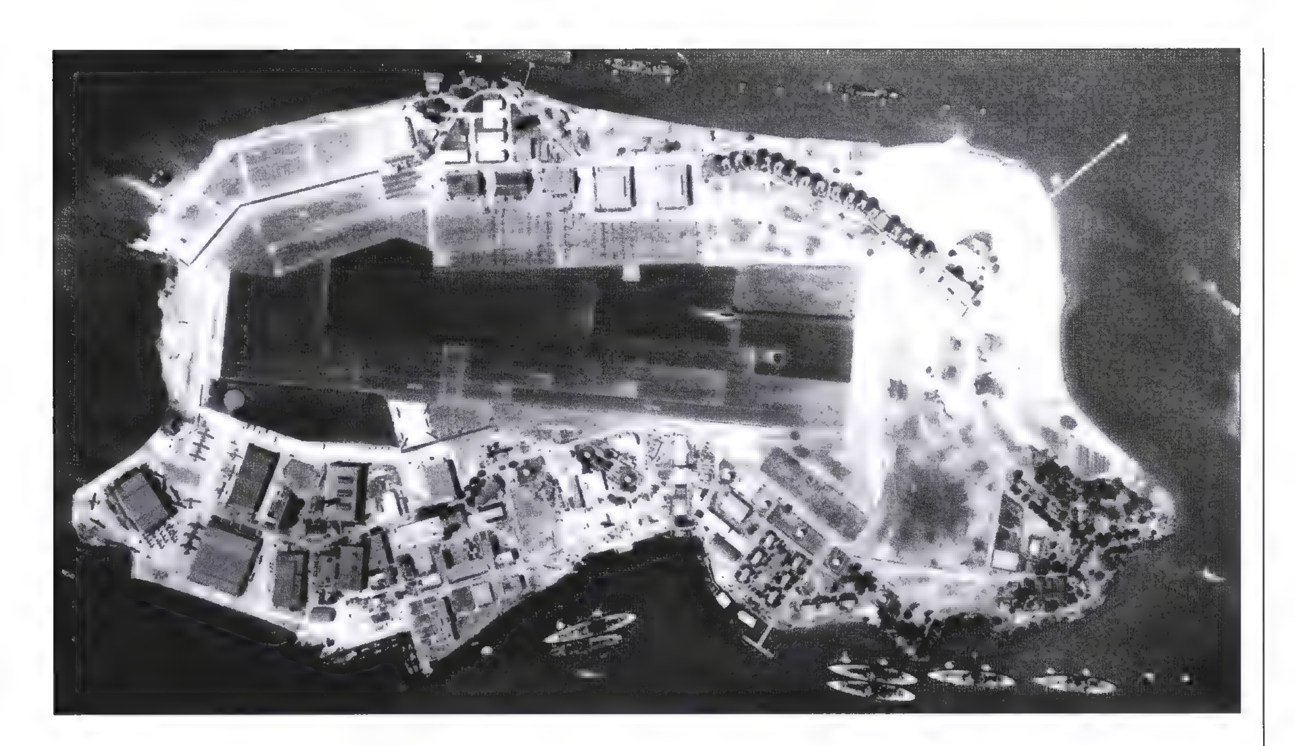
Fuchida fue un oficial testarudo que defendía tenazmente una idea hasta que era probada insostenible; en tal caso aceptaba llegar a un acuerdo. Tenía un agudo sentido del humor, defendía a los desvalidos, y era un hombre bueno y amable en la vida privada, pero tenía un espíritu guerrero. Su sentido del humor le valió el apodo de «Buddha» por parte de sus amigos. Como oficial, Fuchida planeaba las misiones hasta el último detalle, y estaba dotado de una gran perspicacia táctica en situaciones estratégicas. Era valiente y respetado por sus hombres. Genda dijo una vez de él: «Era nuestro mejor jefe de vuelo; tenía las ideas muy claras. El éxito del ataque de Pearl Harbor dependía de la personalidad y la capacidad del jefe de vuelo de la misión, y ésta fue la razón para elegir a Fuchida».

Coordinó todos los preparativos del ataque a Pearl, y lideró personalmente la primera oleada, volando como observador del teniente de navío Mitsuo Matsuzaki. Fuchida deseaba lanzar un segundo ataque contra Pearl, pero Nagumo dio la misión por terminada y ordenó a la fuerza de ataque dar media vuelta y volver a Japón.

Fuchida informó al emperador en persona de los detalles del ataque a Pearl Harbor. Más tarde dijo que entrar en combate era más sencillo que entrevistarse con el emperador. De baja temporal por apendicitis durante la batalla de Midway, Fuchida regresó al combate y se mantuvo en servicio activo durante el resto de la guerra. Posteriormente se convirtió al cristianismo, ocupó el cargo de ministro, y escribió sobre el ataque a Pearl Harbor. Falleció en 1976.

El **Capitán de fragata Minoru Genda**, nacido en 1904, asistió a la Escuela Naval y poco después conoció a Mitsuo Fuchida. Genda sirvió en el escuadrón de caza más antiguo de Japón, el Grupo Aéreo Yokosuka, a las órdenes del teniente de navío Kobayashi. Sus acrobacias aéreas hicieron que el escuadrón se ganara el apodo de «el Circo de Genda». Genda disfrutaba de una magnífica reputación como piloto de caza y también como oficial de operaciones aéreas.

El contraalmirante Onishi encargó a Genda un estudio de viabilidad de un ataque japonés a Pearl Harbor. El comandante Genda redactó el informe



Esta foto, tomada cuatro semanas antes, da una idea del aspecto que tenía la isla de Ford en la mañana del domingo 7 de diciembre de 1941, justo antes del ataque japonés. Se observan el *Lexington* en el lado occidental de la isla (en la parte superior de la imagen) y la Fila de Acorazados en el lado oriental (en la parte inferior). Al espionaje japonés le bastaba con los periódicos para mantenerse al día de las entradas y salidas de buques.

e ideó una estrategia con diez puntos principales, la mayoría de los cuales fueron incorporados en el plan final. Genda desarrolló el programa de torpedeo del Primer Grupo Aéreo, y propuso un segundo ataque a Pearl Harbor, varios días después del primero, con la intención de aniquilar la flota estadounidense. Genda permaneció a bordo del *Akagi* como asesor aéreo del vicealmirante Nagumo, y esperó personalmente en cubierta a su amigo Fuchida en el vuelo de regreso de la primera oleada de ataque.

Genda fue una pieza esencial en los ataques de la batalla de Midway, pues ocupó el lugar de Fuchida en el escuadrón durante su convalecencia por apendicitis. Más tarde, Genda fue ascendido a capitán de navío, y se convirtió en el responsable de aviación naval en el Estado Mayor General. Cuando el Grupo Aéreo 343 se formó en diciembre de 1944, Genda fue nombrado su comandante. Dio gran importancia a la formación de combate, mejoró las comunicaciones aire-aire y los informes sobre las formaciones aéreas del enemigo. Lideró el grupo en la batalla de Okinawa y fue el comandante del Grupo Aéreo 343 hasta el fin de la guerra.

El **vicealmirante Chuichi Nagumo** nació en 1887. Hombre de gran temperamento, este oficial de carrera era un experto en la guerra de torpedos. Sus estrategias militares eran a menudo agresivas, pero poco acertadas y en ocasiones imprudentes. Nagumo fue nombrado comandante de la Primera Flota Aérea (Kido Butai), a pesar de su falta de experiencia en el campo de la aviación naval. Dirigió la Primera Flota Aérea en Pearl Harbor desde la cubierta de su buque insignia, el *Akagi*. Se planificaron dos oleadas de ataque, y los resultados indicaban que una tercera oleada no iba a producir mayor éxito. Para entonces, los estadounidenses ya estaban a la expectativa de otro ataque que, de haberse llevado a cabo, hubiera significado un número de bajas desproporcionado para los japoneses. Sin embargo, los acontecimientos posteriores han demostrado que un tercer ataque hubiera reducido de forma crítica las posibilidades de contraataque de Estados Unidos.

Más tarde, Nagumo lideró la Primera Flota Aérea por aguas de las Indias Orientales Holandesas, por el océano Indico y en la batalla de Midway, donde perdió el *Akagi*, el *Kaga*, el *Hiryu* y el *Soryu*, cuatro de los mejores portaaviones japoneses, debido a su baja capacidad táctica y a la mala suerte. La magnitud de estas pérdidas le desconcertó, y perdió el instinto y la efectividad que poseía como comandante. Como subordinado del almirante Kondo, Nagumo contribuyó a la victoria táctica (pero derrota estratégica) japonesa en Santa Cruz.

En Saipan, en 1944, dirigió una fuerza mixta de gabarras, patrulleras e infantería. Cuando el inevitable resultado de la guerra se hizo patente el 6 de julio de 1944, se suicidó.

El **almirante Kichisaburo Nomura** era el embajador de Japón en Washington en el momento del ataque a Pearl Harbor, hecho que le valió la fama de traidor sin que pudiera hacer nada al respecto.

Nacido en 1877, quedó huérfano, y posteriormente fue adoptado por Msatane Nomura, y usó su apellido. En 1898 se graduó en la Academia Naval con honores imperiales. Dirigió la Tercera Flota durante el incidente de Shangai en 1932, del que pudo salir ileso, a pesar de que semanas después perdió el ojo izquierdo en un ataque terrorista.

Nomura se retiró del servicio activo, pero sirvió como ministro de Asuntos Exteriores para el Gobierno japonés desde el 23 de septiembre de 1939 hasta el 14 de enero de 1940. Cauto, Nomura desempeñó un papel de contención y alentó las soluciones diplomáticas. En febrero de 1941, Nomura fue enviado a Estados Unidos como embajador en Washington. Su oposición a los militaristas japoneses fue una buena carta de presentación para Nomura, que en su intento de limar las diferencias entre Estados Unidos y Japón recibió una cálida bienvenida y la confianza de Cordell Hull.

Tanto el emperador Hiro Hito como el almirante Yamamoto insistieron en dar un ultimátum a Estados Unidos, al menos 30 minutos antes del inicio de las hostilidades en Pearl Harbor. Nomura recibió la notificación de comunicar las intenciones hostiles de Japón al embajador Hull a la una en punto, hora de Washington. Sin embargo, Nomura recibió el mensaje en 14 partes, que fue descodificado tan pronto como llegó. Al tratarse de un mensaje de alto secreto, Nomura no pudo usar un mecanógrafo profesional ordinario; la persona disponible era lenta y Nomura tuvo que posponer su cita hasta las dos de la tarde. Sin embargo, para entonces la información estadounidense ya había descifrado el mensaje, pero estaba todavía confusa sobre su significado, pues no mencionaba la guerra ni tampoco ofrecía la posibilidad de futuras negociaciones de paz.

Nomura se entrevistó con Hull a las 14:20 horas y le entregó el mensaje. Durante la reunión, Hull se mostró furioso y lacónico, y Nomura pronto averiguó la razón de la mala recepción de Hull: Pearl Harbor había sido atacado por Japón. Después del encuentro con Nomura, Hull declaró a la prensa: «Nunca había visto un mensaje tan lleno de mentiras ni tan distorsionado, me resulta difícil creer que algún gobierno sea capaz de pronunciarse en tales términos». Nomura quedó aturdido por la revelación de que Japón había atacado Pearl Harbor, y cabizbajo abandonó el despacho de Hull.

Nomura y el personal de la embajada japonesa fueron recluidos hasta 1942, tras ese año fueron repatriados a Japón. Después de la guerra, Nomura se convirtió en presidente de la empresa Japan Victor Company, y fue también miembro de la Cámara de Consejeros japonesa. Nomura falleció en 1964.

CRONOLOGÍA

1936

2 de diciembre Yamamoto inicia la transformación de la aviación naval japonesa.

1939

10 de febrero Japón ocupa la isla china de Hainan.

Agosto El almirante Isoroku Yamamoto es nombrado comandante en jefe de la Armada.

4 de septiembre Yamamoto escribe al vicealmirante Shimata que está intranquilo por las «relaciones de Japón con Alemania e Italia, en vista de los cambios que se están produciendo en Europa».

1940

Primavera La Flota del Pacífico de EE UU se traslada a Pearl Harbor, que convierte en su base principal: para Japón, esta maniobra constituye una velada amenaza. Yamamoto la utiliza como argumento para iniciar la expansión del poder aeronaval japonés. Yamamoto opina que es preferible llevar la guerra a la US Navy a esperar a que ésta elija el momento y el lugar del enfrentamiento.

Julio El presidente Roosevelt decreta un embargo contra el combustible de aviación, el acero y la chatarra con destino a Japón.

Agosto El teniente coronel Friedman, un criptógrafo, descifra el Código Púrpura (Magic).

3 de septiembre Roosevelt cede 50 viejos destructores al Reino Unido a cambio del derecho de establecer bases navales estadounidenses en territorio británico.

4 de septiembre Estados Unidos advierte a Japón que no ataque la Indochina francesa.

11 de septiembre Ojiro Okuda es nombrado cónsul general en funciones para Hawai. Okuda está al cargo de informar de movimientos de los buques en el muelle, objeto habitual de la prensa estadounidense. Koichi Seki estudia los famosos *Jane's Fighting Ships* y viaja alrededor de la isla estudiando la base y los campos de aviación, aunque sin entrar en terrenos propiedad del Gobierno americano.

27 de septiembre Japón se une al Pacto Tripartito. Yamamoto dice a Konoye: «Espero que... evites una guerra entre Japón y Estados Unidos».

12 de noviembre Torpederos británicos atacan la base de Tarento y ponen fuera de combate la mitad de la flota italiana del Mediterráneo.

10 de diciembre Yamamoto escribe a Shimada: «La probabilidad es alta... estoy casi seguro de que nuestras operaciones contra las Indias Holandesas van a dar lugar a una guerra contra Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda, antes de que hayan fina-

Vista del puerto de Honolulu en 1937. El buque de la izquierda es un carguero, y el del centro, un paquebote. A lo lejos, a la derecha, se distingue el volcán Aliamanu.





El 31 de octubre de 1941, la isla de Ford (centro), el campo de depósitos del Lago Sureste (en el centro, a la izquierda, frente a la isla de Ford) y el aeródromo de Hickam (arriba, a la izquierda) registraban el ajetreo normal de este tipo de instalaciones. La guerra estaba en otra parte, en Europa y en China.

lizado. Por lo tanto, no deberíamos iniciar la operación en el sur hasta que estemos preparados… y adecuadamente equipados».

30 de diciembre El contraalmirante Bloch indica en una memoria: «Cualquier aeronave que ataque Pearl Harbor tendrá que haber despegado de un portaaviones».

1941

1 de enero En Japón, el embajador estadounidense Grew escribe en su diario: «Japón… está en la senda de la guerra... si los estadounidenses pudieran leer los artículos de los líderes japoneses, se darían cuenta de la total inutilidad de una política de paz».

6 de enero Roosevelt declara que Estados Unidos es el «arsenal de la democracia».

7 de enero Yamamoto en una carta al contraalmirante Takijiru Oikawa dice: «Un conflicto con Estados Unidos… es inevitable». La Armada japonesa debería «destruir la flota principal de Estados Unidos al comienzo de la guerra». Yamamoto continúa la carta diciendo que la Armada japonesa debería atacar con la intención de «decidir el resultado de la guerra con el primer ataque». Planea ir al encuentro de la flota estadounidense «en Pearl Harbor y atacarla contundentemente con nuestra aviación». Concluye diciendo que si la flota no se encontrase en Pearl, entonces «se debería localizar allí donde estuviera». La Primera y Segunda Divisiones de portaaviones japonesas debían organizar un «ataque sorpresa con todo su potencial, arriesgándose a realizarlo a la luz de la luna o al amanecer». Era necesario llevar a cabo un ataque contra «Filipinas y Singapur casi al mismo tiempo que contra Hawai». Al fin de la carta, Yamamoto solicita: «Es mi mayor deseo dirigir personalmente esta fuerza de ataque».

24 de enero El príncipe Fumimaro Konoye, primer ministro japonés, declara «El establecimiento firme de la Esfera de coprosperidad de la Gran Asia Oriental Japonesa es… necesaria para la continuidad de Japón». Yamamoto formula la hipótesis de que «en caso de que estallara la guerra entre Japón y Estados Unidos, no sería suficiente con ocupar Guam y las Filipinas, ni tampoco Hawai o incluso San Francisco. Nos veríamos obligados a dictar las condiciones de paz en la Casa Blanca. Me pregunto si nuestros políticos están preparados para hacer los sacrificios necesarios».

27 de enero En conversaciones secretas con el Reino Unido, Estados Unidos decide que si Japón entra en guerra en el bando alemán, y que si Estados Unidos entra en guerra, debe derrotarse a Alemania en primer lugar, y posteriormente a Japón.
El embajador Grew, en Japón, es advertido por su homónimo peruano de haber oído decir a un trabajador japonés en su embajada que «en caso de guerra, el Ejército japonés intentará un ataque sorpresa masivo contra Pearl Harbor».
En Washington, el espionaje militar sólo se sorprendió por el hecho de que Grew diera credibilidad a la fuente del informe, pero no por las suposiciones en éste citadas.
En Japón, el ministro de Asuntos Exteriores, Yosuke Matsuoka, dijo: «Debemos controlar el Pacífico occidental», y afirmó también que Estados Unidos debían reconsiderar sus anteriores acciones, ya que de lo contrario «no hay esperanza

para las posibles relaciones entre Japón y Estados Unidos». A bordo del *Nagato*, Yamamoto discute la viabilidad técnica y lógica de un ataque a Pearl Harbor. Después de esta reunión, Onishi formula a Maeda (su oficial superior) la siguiente pregunta: si los buques más importantes de Estados Unidos estuvieran «amarrados alrededor de la isla de Ford, ¿sería posible lanzar un ataque con torpedos contra ellos?»; Maeda responde: «No, el puerto es demasiado somero para un ataque con torpedos. Sin embargo, si los torpedos fueran modificados...».

1 de febrero Kimmel sustituye a Richardson como comandante en jefe de la Flota del Pacífico; el almirante Short es ascendido a jefe del Departamento de Hawai.

5 de febrero Kimmel recibe una carta del secretario de Estado Knox que afirma: «Si la guerra contra Japón se acaba consumando... las hostilidades... empezarán... con un ataque sorpresa en Pearl Harbor». La carta ordena a Kimmel que «aumente la preparación conjunta del Ejército y de la Armada para resistir un ataque». Afirma que los tipos de ataque más probables son el bombardeo, el torpedeo o ambos. El congresista Faddis de Pennsylvania declara: «Los japoneses no van a arriesgarse a una confrontación... en que tengan que enfrentarse con la US Navy en una batalla abierta. Su Armada no tiene fuerza suficiente».

12 de febrero Nomura presenta sus credenciales como embajador de Japón.

15 de febrero El almirante Kimmel hace pública una carta en la Conferencia de la Flota del Pacífico en la que afirma que la flota se enfrenta a un posible ataque sorpresa contra los buques de Pearl Harbor.

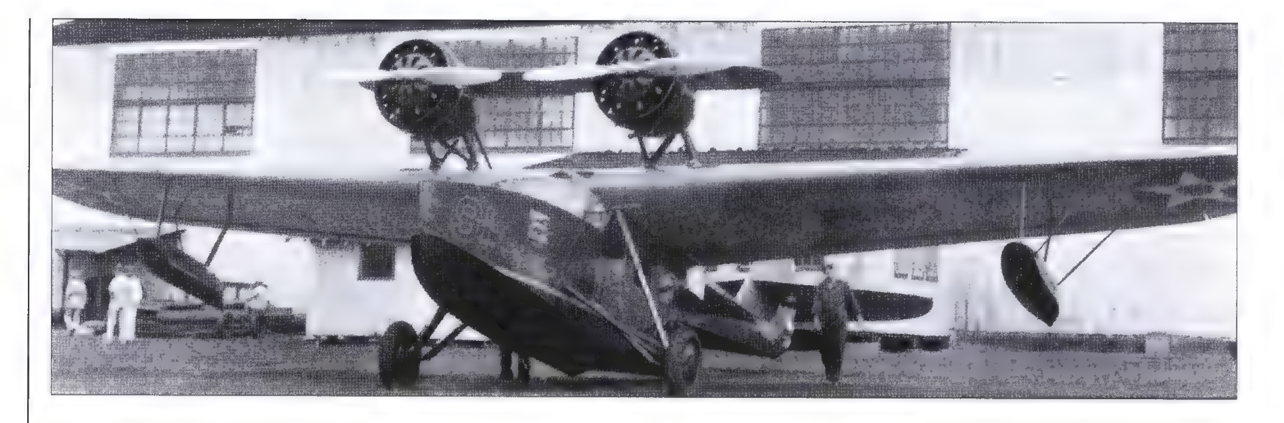
Mediados de febrero Onishi solicita la presencia del capitán de fragata Minoru Genda y le presenta el plan de Yamamoto. Le indica que éste ha pensado en la posibilidad de realizar una misión sin regreso (*katamechi kogami*), lo cual permitiría aumentar la distancia de vuelo para el ataque en más de 500 millas. Por su parte, Genda se opone a tratar las aeronaves como recursos fungibles: «Sería una pérdida innecesaria de hombres y de aviones». Genda cree que en el ataque deberían intervenir bombarderos en picado y en horizontal, y torpederos. «Para obtener los mejores resultados, todos los portaaviones deberían aproximarse al máximo a Pearl Harbor.» Su último punto es: «Nuestro principal objetivo deberían ser los portaaviones». Onishi pide a Genda que prepare un informe sobre la viabilidad del ataque y el modo de proceder, y le da un plazo de 10 días para que le informe de nuevo.

Finales de febrero Genda entrega su informe a Onishi. En él incluye los principales objetivos de la misión. Debe ser un ataque sorpresa; los portaaviones estadounidenses son su principal objetivo; los aviones estacionados en Oahu son también un objetivo de la misión; todos los portaaviones japoneses deben participar en la operación. Además, deberán intervenir todos los aviones de ataque disponibles, sin importar su clase, y los cazas japoneses deben tener un papel protagonista en el ataque; se debe proceder al ataque de madrugada; para poder llevar a cabo con éxito la misión, será necesario el repostaje de la flota en alta mar; toda la planificación de la misión debe permanecer en secreto; el décimo supuesto es una invasión a gran escala, con la que Onishi está en desacuerdo ya que no es posible reabastecer a las tropas por la excesiva distancia respecto a sus bases. La intención de Yamamoto es inutilizar a la US Navy, mientras que Genda pretende aniquilarla.

27 de febrero Okuda informa: «La flota sale a la mar durante una semana y permanece en Pearl Harbor la semana siguiente. Cada miércoles hay una rotación de los barcos en alta mar con los amarrados en puerto».

5 de marzo El ministro de Asuntos Exteriores japonés manda un telegrama al embajador Nomura para comunicarle que están bastante seguros de que Estados Unidos «lee nuestros mensajes codificados».

10 de marzo Onishi entrega a Yamamoto un borrador de su plan de ataque, basado en el de Genda pero con algunas modificaciones.



En el momento del ataque a Pearl Harbor, la Fuerza Aérea del Ejército estadounidense tenía en el aeródromo de Wheeler algunos aviones anfibios de observación OA-8 y OA-9.

11-12 de marzo El Congreso de EE UU aprueba la Ley de Préstamos y Arriendos, que cubre el suministro de material a los países en lucha contra las potencias del Eje.

14 de marzo Kita es nombrado cónsul general en Hawai.

20 de marzo Nomura responde al ministro de Asuntos Exteriores: «Desconozco concretamente cuáles, pero tengo la certeza de que Estados Unidos está leyendo nuestros mensajes codificados». Nomura informa de que dará más detalles por una vía «segura». A pesar de ello, el Código Púrpura no se modifica.

27 de marzo Takeo Yoshikawa, oficial de información, llega a Pearl Harbor y da cuenta de que los acorazados están atracados por parejas, de modo que el buque en contacto con el muelle queda protegido de los ataques de torpedos.

30 de marzo Roosevelt ordena a la Guardia Costera el decomiso de dos barcos alemanes, 28 italianos y 35 daneses amarrados en puertos de Estados Unidos.

1 de abril La información naval en Washington alerta a sus comandantes de distrito de que «las potencias del Eje suelen atacar en sábado y domingo, o en días de fiesta nacional», y de que los comandantes deben «tomar medidas preventivas».

10 de abril La Armada Imperial japonesa se reorganiza en la 1.ª Flota Aérea, integrada por la Primera División de Portaaviones (*Kaga*, *Akagi* y 4 destructores), la Segunda División de Portaaviones (*Hiryu*, *Soryu* y 4 destructores) y la Cuarta División de Portaaviones (*Ryuho* y 2 destructores).

13 de abril Japón y la URSS firman el Pacto de Neutralidad.

15 de abril Estados Unidos inicia el envío de material a China, en cumplimiento de la Ley de Préstamos y Arriendos.

21 de abril Oficiales de EE UU, el Reino Unido y los Países Bajos coordinan su intervención en la defensa militar contra Japón, en caso de un ataque japonés a Singapur.

23 de abril El general Marshall disiente con el presidente Roosevelt en su decisión de mantener la flota en Hawai, ya que «nuestros bombarderos y aviones de caza podrían integrar una fuerza de defensa que impediría que Japón atacara Hawai».

28 de abril Cuando se le pregunta sobre la decisión de EE UU de fortalecer la flota atlántica a expensas de los efectivos en el Pacífico, el Reino Unido responde que la «reducción no iba a animar a Japón». El *Nuevo Mexico*, el *Mississippi*, el *Idaho*, el *Yorktown*, cuatro cruceros ligeros, diecisiete destructores, tres cisternas, tres transportes y diez buques auxiliares son transferidos para finales del verano.

20 de mayo Nomura confirma a Tokio: «EEUU lee algunos de nuestros códigos».

26 de mayo Yoshikawa informa de que 3 acorazados y 3 cruceros ligeros han desaparecido de Pearl Harbor. Kimmel saca a la luz una memoria de 11 páginas en la que afirma que el 72 por ciento de los nuevos oficiales en el Atlántico provienen de la Flota del Pacífico, y que las necesidades del Reino Unido y de la Flota del Atlántico tienen preferencia sobre las de la Flota del Pacífico.

27 de mayo Roosevelt declara a Estados Unidos en estado de emergencia nacional.

14 de junio Estados Unidos congela los bienes de Alemania y de Italia.

16 de junio Se cierran los consulados alemanes en Estados Unidos.

17 de junio Alemania toma medidas contra la propiedad estadounidense en su suelo.

20 de junio Estados Unidos bloquea los envíos de petróleo desde el golfo de México a todos los destinos excepto a América Latina y el Reino Unido.

22 de junio Cierre de los consulados de Italia en Estados Unidos.

26 de junio La Francia de Vichy permite a Japón ocupar la Indochina francesa. Estados Unidos incauta los créditos japoneses y Roosevelt nacionaliza al Ejército filipino.

17 de julio Se forma un nuevo Gobierno en Tokio.

28 de julio Estados Unidos impone un embargo sobre las ventas de petróleo, congela los activos japoneses y cierra las puertas a sus barcos.

18 de agosto Una enmienda a la Ley del Servicio Selectivo de 1940 amplía la duración del servicio para los reclutas estadounidenses de un año a dos años y medio.

24 de septiembre Un mensaje de Tokio al consulado general de Japón en Estados Unidos da instrucciones para realizar actos de espionaje de los buques estadounidenses en Pearl Harbor.

16 de octubre Konoye dimite y el general Tojo forma un nuevo Gobierno del que se autoproclama primer ministro. Stark advierte a Kimmel de la posibilidad de actividades hostiles japonesas.

5 de noviembre Yamamoto envía a la Flota Combinada la Orden de Alto Secreto n.º 1, en la que se detalla el plan para el ataque a Pearl Harbor.

7 de noviembre El Congreso de Estados Unidos revoca las cláusulas del Acta de Neutralidad acerca del artillado de cargueros civiles y el transporte de bienes de guerra.

10 de noviembre El Reino Unido declara que entrará en guerra con Japón «al cabo de una hora» en caso de que Japón entre en guerra con Estados Unidos.

22 de noviembre EE UU intercepta un mensaje que informa a Nomura de que la fecha límite del 22 de noviembre se pospone hasta al día 25 de noviembre de 1941.

25 de noviembre No se llega a un acuerdo entre Estados Unidos y Japón, y como consecuencia, la agrupación de combate de Nagumo zarpa de las islas Kuriles.

27 de noviembre Argentina decide suspender la venta de tungsteno a Japón. El almirante estadounidense Kimmel y el general Short reciben aviso de que las negociaciones entre Estados Unidos y Japón han sido infructuosas, lo cual les obliga a estar preparados para cualquier eventualidad. El almirante Kimmel recibe la orden de transferir 25 aviones a las islas de Wake y Midway.

2 de diciembre Nagumo da la orden de proceder con la operación. Estados Unidos intercepta un mensaje dirigido a la embajada japonesa que ordena la destrucción de todos los códigos.

6 de diciembre El presidente Roosevelt recibe el mensaje de 14 puntos descifrado sólo en parte. En él se dan instrucciones claras de que no se debe entregar al secretario de Estado, Hull, hasta el 7 de diciembre, a la 1 del mediodía, hora de Washington.

7 de diciembre La Armada Imperial japonesa ataca Pearl Harbor.

8 de diciembre El Presidente Roosevelt describe el ataque como «el día de la infamia» y el Congreso declara la guerra a Japón. El 25.º Ejército del general Yamashita desembarca cerca de las fronteras tailandesas y malasias, y empieza la batalla por Singapur.

11 de diciembre Italia y Alemania declaran la guerra a Estados Unidos.

12 de diciembre Fuerzas japonesas ocupan Guam.

23 de diciembre Los japoneses capturan la isla de Wake.

25 de diciembre Hong Kong cae en manos japonesas.

1942

15 de febrero Singapur se rinde.

EL PLAN JAPONÉS

Japón se expandía por Asia. Las relaciones entre Estados Unidos y Japón empeoraron, y el embargo impuesto contra los productos japoneses tiró por la borda los esfuerzos de la diplomacia por conseguir buenas relaciones. Nomura fue nombrado embajador, y se creyó que era el indicado para fortalecer una amistad tan frágil.

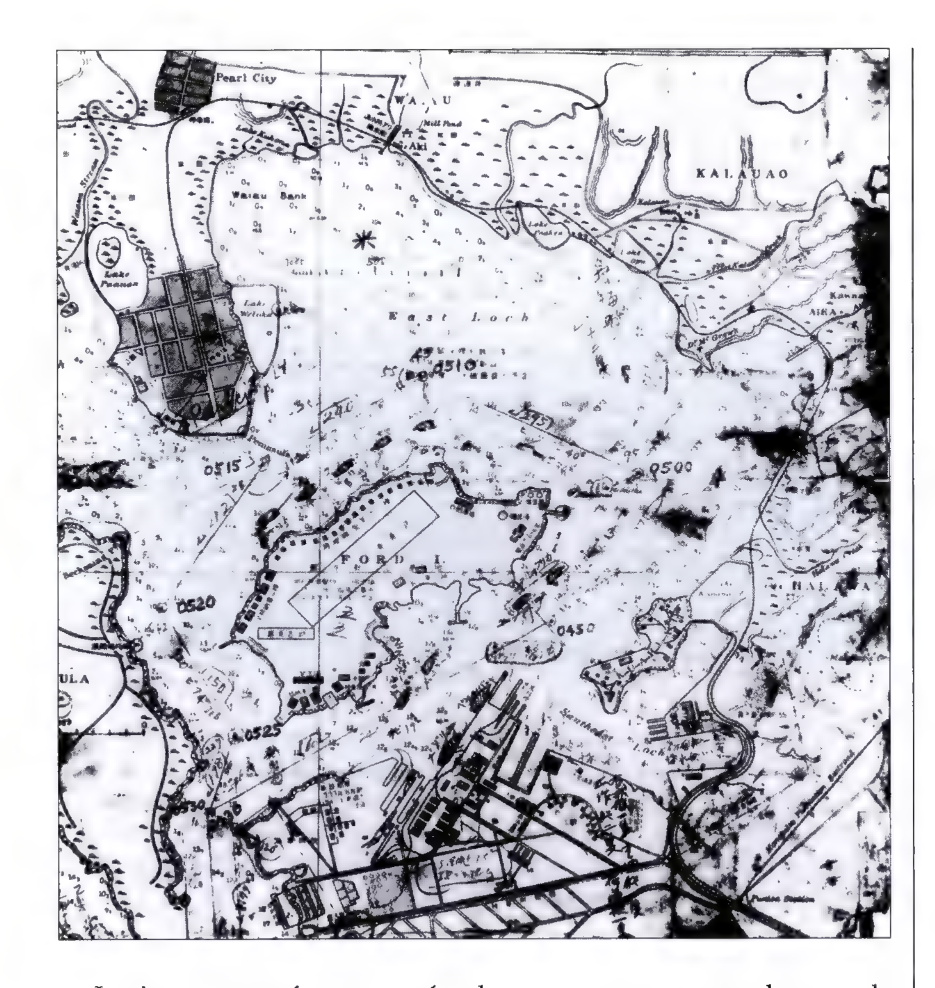
El gobierno japonés favoreció el control de los recursos naturales asiáticos mediante la llamada Área de Recursos del Sur. El tratado con la URSS impedía el avance soviético en los territorios controlados por Japón a mediados de 1941: Manchuria, Corea, el tercio oriental de Mongolia, Shangai, Formosa y la Indochina francesa; y ahora Europa no suponía una amenaza real. El área bajo control japonés se denominaba la *Esfera de coprosperidad de la Gran Asia Oriental Japonesa.* En octubre de 1941, el general Hideki Tojo formó un nuevo gobierno, con él mismo como primer ministro y con las fuerzas armadas (sobre todo, el Ejército) bajo su control.

El embajador Nomura se reunió en repetidas ocasiones con Cordell Hull en intentos de alcanzar una solución. No obstante, Japón no iba a renunciar a la *Esfera de coprosperidad de la Gran Asia Oriental Japonesa,* y las negociaciones se fueron paralizando hasta quedar en un punto muerto. A pesar de su neutralidad, Estados Unidos frustró todos los intentos de Japón de expandir su influencia por el continente asiático. Los «halcones» del Gobierno japonés contemplaban la posibilidad de negociar con Estados Unidos, pero si no surtía efecto, lanzarían una guerra relámpago, y para cuando los ánimos se hubieran calmado, ya controlarían los territorios que querían. Con las potencias europeas desbordadas, la guerra en Asia representaría un segundo frente con el que no podrían lidiar. Nomura tenía una fecha límite para lograr un acuerdo diplomático, que coincidía con el inicio de la ofensiva japonesa en el Pacífico. Los planes de contingencia japoneses se pondrían en práctica si fallaban las negociaciones con Estados Unidos. Los japoneses vieron la expansión de Pearl Harbor con preocupación e interés crecientes.



Los japoneses tenían la esperanza de sorprender a los portaaviones estadounidenses *Lexington* (en la imagen), *Saratoga* y *Enterprise* en Pearl Harbor. Pero resultó que el *Saratoga* estaba en San Diego, y el *Enterprise* y el *Lexington* habían ido a llevar aviones a las islas de Wake y Midway, respectivamente.

El ataque japonés estuvo bien planeado. Un mapa similar al de la imagen se recuperó del submarino de bolsillo HA-19 del teniente de navío Kazuo Sakamaki, que embarrancó cerca del aeródromo de Bellows.



Los japoneses tenían una teoría sobre una «gran guerra total» contra la Armada estadounidense. Los orígenes de esta teoría casi mítica yacen en las grandes victorias japonesas en Port Arthur y Tsushima, donde la Armada japonesa había derrotado a la flota rusa. Según la teoría, las flotas, encabezadas por acorazados, se enfrentarían en una batalla naval como no se había visto desde Trafalgar. Los buques japoneses habían sido diseñados a conciencia para superar a sus adversarios estadounidenses, y contaban con más cañones, mayor velocidad, más tubos lanzatorpedos o con cualquier otra característica que proporcionara ventaja a cada buque respecto a su enemigo equivalente. La Armada japonesa se entrenó teniendo a Estados Unidos como mayor amenaza potencial, convencida de que en cuanto se disipase el humo de la batalla, el Sol Naciente reinaría victorioso.

En la Armada japonesa había desavenencias entre los almirantes defensores de los acorazados y los más jóvenes, que abogaban por la aviación: los primeros eran fieles a la teoría de la «gran guerra total», mientras que los segundos se dieron cuenta de que el éxito de los británicos en Tarento era un presagio del futuro de la guerra naval. Yamamoto entrenó a los jóvenes oficiales de la Armada japonesa para la guerra aérea.

A principios de 1941, Yamamoto empezó los preparativos para la operación «Meridional», el plan japonés para conquistar las áreas de mayores recursos de Asia. Una de sus partes era la operación «Hawai», que consistía en el ataque a Pearl Harbor. Los planes eran claros: si las negociaciones no habían tenido éxito el 23 de noviembre de 1941, se daría luz verde a una solución militar.



Los destructores y otros buques de desplazamiento moderado podían amarrar junto a los diques, como se ve en esta foto del crucero ligero alemán *Emden*, en el muelle 15 del puerto de Honolulú. A lo lejos se observa la torre Aloha.

Se diseñó un código que empleaba términos de pronósticos meteorológicos y se notificó a las legaciones. Si el parte del tiempo hablaba de «viento este, lluvia», significaba que las relaciones entre Japón y Estados Unidos se habían roto, y las máquinas de codificación que se encontraran en suelo estadounidense debían destruirse como preparativo de la guerra. Este mensaje, al mismo tiempo, daba la luz verde a la fuerza de ataque de la operación «Hawai».

La Armada japonesa tenía información precisa sobre Pearl Harbor. El hecho de que el puerto estuviera a la vista de todos, permitía a los turistas contratar paseos aéreos que sobrevolaban la base aérea y las proximidades de la mayoría de puestos militares. Las tareas de espionaje no requerían infiltrarse en la zona militar restringida, ya que en estas circunstancias, con simplemente mirar, filmar y mantenerse al día sobre el tráfico naval era suficiente. En cuestión de meses, un espía en la embajada japonesa obtuvo una relación completa de los buques atracados en Pearl Harbor, de sus horarios, de qué barcos estaban en reparación, cuáles se habían hecho a la mar, así como de la disposición exacta de los aviones. El espía pasó la información a Tokio.

Alertados por Washington, el almirante Kimmel y el teniente general Short pasaron la orden de incrementar la vigilancia el 27 de noviembre. Las guardias en Hawai eran tarea fácil, a decir verdad, incluso un poco aburridas, como en la mayoría de las bases militares en épocas de paz. Los hombres se quejaban de cosas comunes como la comida, el tiempo, la paga, las listas de guardias, etc. La guerra parecía algo lejano en Hawai.

De todos modos, el teniente general Short aún parecía preocupado por el sabotaje, y ordenó colocar los aviones de combate todos juntos para facilitar su protección: sin embargo, esto los convertía en presa fácil para un ataque aéreo. Short ordenó también proteger los polvorines, puso en alerta la artillería costera y decretó el apagado de las estaciones de radar a las 07:00 h. El almirante Kimmel inició la rotación de portaaviones en puerto, y organizó patrullas de vigilancia naval y aérea. Los barcos estaban listos para zarpar, en alerta por la amenaza que suponía la presencia de submarinos. El portaaviones

Lexington recibió la orden de trasladar aviones a Midway, sin embargo, para el almirante Kimmel las aeronaves eran mucho más necesarias en Pearl. A pesar de las precauciones tomadas, un ataque aéreo todavía parecía algo casi irreal. ¿Un ataque por mar?, sí. ¿Actos de sabotaje y una posible fuerza invasora?, quizás. Pero ¿un ataque aéreo? Nadie le dio demasiada credibilidad.

Los criptógrafos del Gobierno estadounidense controlaban las transmisiones japonesas. Washington, aunque todavía neutral, acordó con Londres que los Aliados, en primer lugar, iban a concentrarse en la derrota de Alemania. Londres recibió tres unidades del codificador ultrasecreto Magic, pero Pearl Harbor no recibió ninguna. Además, la mentalidad de «derrotar primero a Alemania» hizo que los hombres y el material que podían haber reforzado las operaciones en el Pacífico fueran desviados al Atlántico. Cincuenta destructores enmarcados en la Ley de Préstamos y Arriendos, y que podían haber sido usados por la US Navy, fueron enviados a Gran Bretaña.

A pesar de la sombra de la guerra, la vida seguía como siempre en Pearl. Era normal que los barcos de maniobras volvieran a la base para pasar el fin de semana amarrados en el puerto. A pesar de que supuestamente un tercio de la flota estaba siempre en alta mar, muchas veces se solapaban buques arribando y zarpando. Pearl Harbor era la base naval con mayores efectivos del Pacífico, y la primera parada en el camino desde el continente hasta Oriente. La costa estaba protegida por artillería y, a pesar de que había algunos aparatos antiguos, se aumentó la dotación presente en Oahu con doce bombarderos B-17. Japón veía a Pearl Harbor como la principal amenaza para su seguridad.

Maniobras iniciales

Se desconoce si la fecha tenía algún significado especial, no obstante, se comunicó a Nomura que debía completar las negociaciones el 22 de noviembre. Nomura solicitó un retraso, pero Tojo respondió: «Existen factores externos a nuestro control que hasta el día 25 nos impiden conocer si se deben zanjar las relaciones con Estados Unidos o no». El mensaje proporcionó una ampliación del plazo hasta el 29 de noviembre, aunque con la siguiente



Oahu era la primera escala del hidrocanoa de pasajeros *China Clipper* de Pan American Airways. Como muchos de los hidroaviones o anfibios militares, los Clipper solían atracar en aguas poco profundas junto a la costa. Cuando se produjo el ataque japonés, el *Anzac Clipper* estaba volando a unos 320 km al este de Oahu y fue desviado a Hilo (Hawai).

PEARL HARBOR 07:30 h 7 DE DICIEMBRE DE 1941

1. *Phoenix* (clase «Brooklyn», n.° 46, CL, s. 1938)
2. *Blue* (clase «Craven», n.° 387, DD, s. 1937)
3. *Whitney* (AD, n.° 4, s. 1919)
4. *Conyngham* (clase «Mahan», n.° 371, DD, s. 1936)
5. *Reid* (clase «Mahan», n.° 369, DD, s. 1937)
6. *Tucker* (clase «Mahan», n.° 374, DD, s. 1936)
7. *Case* (clase «Mahan», n.° 370, DD, s. 1935)
8. *Selfridge* (clase «Porter», n.° 357, DD, s. 1937)
9. *Ralph Talbot* (clase «Craven», n.° 390, DD, s. 1938)
10. *Patterson* (clase «Craven», n.° 392, DD, s. 1938)
11. *Henley* (clase «Craven», n.° 391, DD, s. 1937)
12. *Aylwin* (clase «Farragut», n.° 355, DD, s. 1935)
13. *Dale* (clase «Farragut», n.° 353, DD, s. 1935)
14. *Farragut* (DD, n.° 348, s. 1934)
15. *Monaghan* (clase «Farragut», n.° 354, DD, s. 1933)
16. *Ramsay* (DM, n.° 16, conv. 1930)
17. *Gamble* (DM, n.° 15, conv. 1931)
18. *Montgomery* (DM, n.° 17, conv. 1931)
19. *Trever* (DMS, n.° 16, conv. 1940)
20. *Breese* (DM, n.° 18, conv. 1931)
21. *Zane* (DMS, n.° 14, conv. 1940)
22. *Perry* (DMS, n.° 17, conv. 1940)
23. *Wasmuth* (DMS, n.° 15, conv. 1940)
24. *Medusa* (AR, n.° 1, s. 1924)
25. *Curtiss* (AV, n.° 4, s. 1940)
26. *Tangier* (AV, n.° 8, s. 1940)
27. *Utah* (AG, n.° 16, s. 1911)
28. *Raleigh* (clase «Omaha», n.° 7, CL, s. 1922)
29. *Detroit* (clase «Omaha», n.° 8, CL, s. 1922)
30. *Phelps* (clase «Porter», n.°360, DD, s. 1936)
31. *MacDonough* (clase «Farragut», n.° 351, DD, s. 1935)
32. *Worden* (clase «Farragut», n.° 352, DD, s. 1934)
33. *Dewey* (clase «Farragut», n.° 349, DD, s. 1934)
34. *Hull* (clase «Farragut», n.° 350, DD, s. 1935)
35. *Dobbin* (AD, n.° 3, s. 1924)
36. *Solace* (AH, n.° 5, s. 1941)
37. *Allen* (DD, n.° 66, s. 1916)
38. *Chew* (DD, n.° 106, s. 1918)
39. *Nevada* (clase «Oklahoma», n.° 36, BB, s. 1914)
40. *Vestal* (AR, n.° 4, s. 1909)
41. *Arizona* (clase «Pennsylvania», n.° 39, BB, s. 1916)
42. *Tennessee* (clase «California», n.° 43, BB, s. 1919)
43. *West Virginia* (clase «Maryland», n.° 48, BB, s. 1921)
44. *Maryland* (BB, n.° 46, s. 1920)
45. *Oklahoma* (BB, n.° 37, s. 1914)
46. *Neosho* (n.° 23, AO)
47. *California* (BB, n.° 44, s. 1919)
48. *Avocet* (AV, s. 1918)
49. *Helm* (clase «Craven», n.° 388, DD, s. 1937)
50. *Bobolink* (AM, n.° 20, s. 1919)
51. *Vireo* (AM, n.° 52, s. 1919)
52. *Rail* (AM, n.° 26, s. 1918)
53. *Tern* (AM, n.° 31, s. 1919)
54. *Shaw* (clase «Mahan», n.° 373, DD, s. 1935)
55. *Cassin* (clase «Mahan», n.° 372, DD, s. 1933)
56. *Downes* (clase «Mahan», n.° 375, DD, s. 1933)
57. *Pennsylvania* (BB, n.° 38, s. 1915)
58. *Oglala* (CM, n.° 4, s. 1917)
59. *Cachalot* (SS, n.° 170, s. 1933)
60. *Helena* (clase «St. Louis», n.° 50, CL, s. 1938)
61. *Jarvis* (clase «Craven», n.° 393, DD, s. 1934)
62. *Argonne* (AG, n.° 31, s. 1921)
63. *Sacramento* (PG, n.° 19, s. 1914)
64. *Mugford* (clase «Craven», n.° 389, DD, s. 1934)
65. *Rigel* (AD, n.° 13, s. 1921)
66. *Cummings* (clase «Mahan», n.° 365, DD, s. 1937)
67. *Honolulu* (clase «Brooklyn», n.° 48, CL, s. 1937)
68. *Schley* (n.° 103, DD, s. 1918)
69. *Ramapo* (n.° 12, AO)
70. *San Francisco* (clase «Astoria», n.° 38, CA, s. 1934)
71. *New Orleans* (clase «Astoria», n.° 32, CA, s. 1932)
72. lanchas PT
73. *Preble* (DM, n.° 20, conv. 1937)
74. *Swan* (AV, n.° 7, s. 1919)
75. *St. Louis* (CL, n.° 49, s. 1938)
76. *Bagley* (clase «Craven», n.° 386, DD, s. 1938)
77. *Tracy* (DM, n.° 19, conv. 1937)
78. *Pruitt* (DM, n.° 22, conv. 1937)
79. *Grebe* (AM, n.° 43, s. 1919)
80. *Sicard* (DM, n.° 21, conv. 1937)
81. *Thornton* (AV, n.° 11, conv. 1939)
82. *Hulbert* (AV, n.° 6, conv. 1939)
83. *Tautog* (SS, n.° 199, clase T, s. 1940)
84. *Dolphin* (SS, n.° 169, Tipo D, s. 1932)
85. *Gudgeon* (SS, n.° 211, Tipo G, s. 1941)
86. *Narwhal* (SS, n.° 167, Tipo N, s. 1930)
87. lanchas PT
88. *Pelias* (nodriza SS, n.° 14, s. 1941)
89. *Sumner* (AG, n.° 32, s. 1913)
90. *Castor* (AKS, n.° 31, s. 1940)

n.° = número del buque	PT = lancha torpedera
s. = entrada en servicio	AD = nodriza de destructores
conv. = fecha de conversión	AV = nodriza de hidros
BB= acorazado	AH = buque hospital
DD = destructor	AO = petrolero
CA = crucero pesado	AR = buque taller
CL = crucero ligero	PG = lancha cañonera
SS = submarino	AKS = buque almacén
CM = minador	AG = auxiliar vario
DM = minador ligero	AM = dragaminas
DMS = minador rápido	

Pearl City
Brazo Este
Brazo Medio
Punta de señales
Hangares de aviones utilitarios
Rampas para aviones anfibios
65 aviones PBY, SU3, J2F y SOC-1 estacionados en esta zona.
Isla de Ford
Pearl Harbor NAS
Estacionamiento de aeronaves
Pista de vuelo
Torre de control
Depósitos de combustible
Depósito de agua
Pantalán de repostaje
Isla de Mokumanu
Península de Waipio
Reserva de la Armada
Hangares de hidros
Rampas para aviones anfibios
Dredge
Dique seco flotante
Muelle Ten Ten
Grúa de brazo
Crane
Brazo Sur
Dique seco No 3
Dique seco No2
Dique seco No 1
Depósito de agua
Hospital Point
Hospital Naval
Cuartel general del distrito
Arsenal naval
Depósito de combustible
Brazo Oeste
Punta Waipio
Cuartel de tropa
Estacionamiento de aeronaves
Punta Bishop
Hangares del Depósito Aéreo de Hawai
Aeródromo de Hickam



advertencia: «Esta fecha no puede modificarse bajo ningún concepto. Después, todo sucederá de forma automática». Nomura no podía saber que la fecha límite iba a coincidir con la partida de la fuerza de ataque. La guerra era su sombra: ganaba forma a medida que la probabilidad de paz se desvanecía.

Los buques de la Armada Imperial japonesa levaron anclas en grupos de 2 y 3, y navegaron hasta el punto de encuentro en el golfo de Hitokappu, en Etorofu (islas Kuriles), el 22 de noviembre de 1941. Continuarían su travesía el 26 de noviembre siguiendo la ruta norte para evitar ser descubiertos accidentalmente por barcos o aeronaves que operaban en una zona situada más al sur. Los destructores repostaban a diario y los grandes buques cada cuatro días. En invierno, la navegación era una tarea más ardua ya que el mar estaba más agitado, y casi ninguna nave se desviaba tan al norte de la línea del ecuador; aun así, los destructores de escolta tenían órdenes de destruir cualquier barco para mantener el secreto de la misión a cualquier precio. Una vez en camino, la flota mantendría un estricto silencio de radio, y transmisiones emitidas desde Japón producirían la falsa impresión de que la flota se encontraba todavía en puerto.

La operación «Hawai»

El plan de los militares japoneses tenía tres fases: la primera, fase era sorprender a Pearl Harbor, neutralizar la flota estadounidense y ampliar el perímetro hasta la isla Wake, las islas Gilbert, las islas Salomón del Norte, la mayor parte de Nueva Guinea (que representaba una amenaza para Australia), la isla de Java, Sumatra, Malasia, Birmania (al este de la frontera con la India), Tailandia, Filipinas y Borneo; la segunda, reforzar la presencia militar japonesa en el nuevo perímetro; la tercera era defensiva: proteger el perímetro y destruir cualquier incursión externa.

Pearl Harbor, Filipinas y Malasia debían ser atacados al mismo tiempo por mar y aire. El Ejército japonés desembarcaría en Filipinas y Malasia, y posteriormente tomaría la isla de Java. La isla de Wake, Tailandia, Guam y Hong Kong también serían ocupadas por el Ejército. Dos destructores, el *Ushio* y el *Sazanami*, bombardearían la isla Midway, y los portaaviones de regreso de Pearl Harbor se encargarían de anular cualquier fuerza de resistencia en la isla de Wake. A pesar de que no había un comandante conjunto al cargo de la misión, los ataques del Ejército y de la Armada serían simultáneos: un ataque rápido y los frutos maduros del Pacífico caerían en manos japonesas.

Preparativos

El plan requería un ataque conjunto con la intervención de bombarderos en picado y en horizontal, y torpederos. Los bombarderos empezaron a practicar las pasadas de ataque, tanto en horizontal como en picado. La puntería de los pilotos se afinaba constantemente y con ella los blancos que conseguían. En cambio, los torpederos no obtenían resultados tan impresionantes y, a pesar de que Genda hizo todo lo posible, había una barrera que sus hombres no podían salvar por más que practicasen: el puerto era demasiado poco profundo para los torpedos convencionales que se utilizaban entonces.

Estados Unidos supo del exitoso ataque británico en Tarento, pero no instaló redes antitorpedo en Pearl Harbor: izarlas tomaba demasiado tiempo y se consideraba que el puerto de Pearl era demasiado somero para el uso de torpedos ordinarios. Esta falsa tranquilidad aumentó a causa de las defensas aparentemente impenetrables de Pearl, que hacían de un bombardeo naval una posibilidad demasiado improbable.



El *Akagi* lanzó todos sus aviones contra Pearl Harbor. El avión de la foto, tomada en el momento del despegue, es uno de sus cazas Mitsubishi A6M2 Tipo Cero, que lleva la matrícula AI-108. Cada avión tenía pintadas unas letras que identificaban su portaaviones de pertenencia: AI, *Akagi*; AII, *Kaga*; BI, *Soryu*; BII, *Hiryu*; EI, *Shokaku*; EII, *Zuikaku*.

Al estudiar el éxito británico en Tarento, Japón descubrió el tipo de pasadas de bombardeo y torpedeo más eficaces para destruir los buques de la US Navy. No obstante, el principal problema era que los torpedos japoneses Tipos 91 y 92 penetraban en el agua a una profundidad excesiva, y esto les haría embarrancar en el fango de un puerto tan poco profundo.

Fuchida, Genda y Murata insistieron en que era necesario mejorar los ataques con torpedos en aguas con una profundidad de hasta 10 m. Normalmente, los torpedos se hundían hasta los 19 m. Con la práctica, los pilotos mejoraron, pero no fue posible satisfacer ese requerimiento de los 10 metros.

Casi desesperados, los japoneses estudiaron con detalle la situación, y al fin dieron con una solución innovadora: el uso de torpedos con aletas estabilizadoras de madera, las cuales proporcionaban estabilidad y flotabilidad adicionales. Estos torpedos se hundían hasta unos 11,8 m de media, pero su trayectoria resultaba también más recta y precisa, con lo que se conseguía una doble mejora. Una vez iniciadas la instalación de aletas estabilizadoras y las prácticas de lanzamiento con ellas, los porcentajes de acierto mejoraron de forma radical hasta un 79 por ciento, e incluso más contra blancos estacionarios. (En 1944, después de dos años perdiendo pilotos de torpedeo experimentados, el porcentaje de aciertos apenas alcanzaba el 18 por ciento.)

Ahora Yamamoto tenía torpedos que funcionarían en las aguas poco profundas de Pearl Harbor y, a pesar de que la fecha límite para la entrega de estas armas estaba prevista para finales de noviembre, este hecho significó que se había superado el mayor obstáculo para el éxito del ataque. Después de un esfuerzo conjunto, los torpedos estaban plenamente operativos a mediados de noviembre, y su entrega por mar estaba garantizada. El plan de un ataque con torpedos había pasado de ser teórico a ser una realidad.

Del 10 por ciento inicial, el porcentaje de acierto en los bombardeos aumentó de manera constante hasta el 80 por ciento cuando piloto y bombardero trabajaban en equipo. (En 1944, las bajas entre los pilotos veteranos había hecho descender esa tasa hasta el 11 por ciento.)

Japón dividió Pearl Harbor en diferentes áreas para una identificación más precisa: A (entre la isla de Ford y el arsenal naval); B (noroeste de la isla de Ford); C (Brazo Este); D (Brazo Medio); y E (Brazo Oeste). El área o Distrito A fue subdividido en cinco zonas: los muelles al noroeste del arsenal

naval; el área de los pilares de atraque; el área de los muelles de reparación del arsenal naval; los muelles; y el área restante. Los japoneses practicaron el ataque en una maqueta a gran escala.

El 3 de diciembre, los japoneses sabían que el *Oklahoma*, el *Nevada*, el *Enterprise*, dos cruceros pesados y doce destructores habían abandonado Pearl, y que cinco acorazados, tres cruceros pesados y tres ligeros, doce destructores y un nodriza de hidros habían llegado a puerto. No parecía haber actividad fuera de lo normal que sugiriese que Estados Unidos estuviera preparando un ataque, y los permisos en tierra se concedían con absoluta normalidad. El 4 de diciembre, la disposición de los barcos era la misma, y no se observó tráfico imprevisto.

El 5 de diciembre, el *Oklahoma* y el *Nevada* llegaron a puerto y el *Lexington* y cinco cruceros habían partido: el recuento total de buques en el puerto de Pearl era ocho acorazados, tres cruceros ligeros, 16 destructores y cuatro cruceros ligeros de la clase «Honolulu». El *Utah* y un nodriza de hidros regresaron a puerto. Hay que añadir que el informe de recuento de buques decía también que no había presencia alguna de globos de barrera, no se observaban medidas de oscurecimiento nocturno, no se habían desplegado las redes antitorpedo y, aparentemente, no se producían vuelos en patrulla.



Este montaje fotográfico de preguerra muestra varias formaciones de aviones sobreimpuestas a una imagen del portaaviones USS *Enterprise*, en octubre de 1941. El 7 de diciembre, el *Enterprise* se encontraba a unos 320 km al oeste de Oahu, regresando a Pearl tras haber transportado aviones a la isla de Wake.



Caza Mitsubishi A6M2 Tipo 0 Modelo 21 Cero («Zeke»)

Bombardero en picado Aichi D3A1 Tipo 91 Modelo 11 («Val»)

AICHI D3A1 TIPO 91 MODELO 11 («VAL»)

Tipo:
biplaza de bombardeo en picado, embarcado o terrestre
Especificaciones técnicas
Planta motriz: un motor radial Mitsubishi Kinsei 43 de 1.000 hp o Kinsei 44 de 1.070 hp
Velocidad máxima: 430 km/h
Régimen ascensional: subida a 3.000 m en 5 min. 48 seg.
Alcance: 1.464 km
Armamento: dos ametralladoras frontales de 7,7 mm, 1 ametralladora trasera de 7,7 mm y una carga externa de 370 kg de bombas
Dimensiones: envergadura, 14,7 m; longitud, 10,2 m; altura, 3,8 m
Peso máximo en despegue: 3.650 kg

Torpedero Nakajima B52N Tipo 97 («Kate»)

NAKAJIMA B52N TIPO 97 («KATE»)

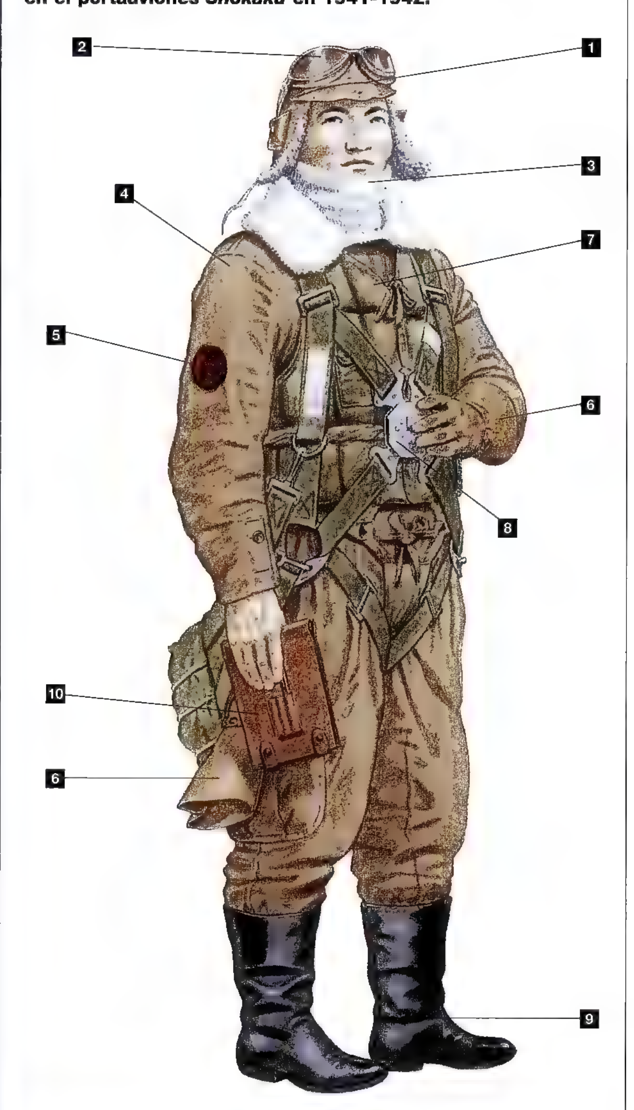
Tipo:
triplaza de torpedeo o bombardeo horizontal, embarcado o terrestre
Especificaciones técnicas
Planta motriz: un motor radial Nakagima Sakae 21 de 1.115 hp
Velocidad máxima: 368 km/h
Régimen ascensional: subida a 3.000 m en 7 min. 40 seg.
Alcance: 980 km
Armamento: una ametralladora orientable Tipo 89 de 7,7 mm en la cabina trasera y un torpedo o una carga de 800 kg de bombas
Dimensiones: envergadura, 15,52 m; longitud, 10,3 m; altura, 3,7 m
Peso máximo en despegue: 3.700 kg

MITSUBISHI A6M2 TIPO 0 MODELO 21 CERO («ZEKE»)

Tipo:
caza embarcado o terrestre
Especificaciones técnicas
Planta motriz: un motor radial Nakajima NK1C Sakae 12 de 950 hp
Velocidad máxima: 532 km/h
Régimen ascensional: subida a 3.000 m en 9 min. 30 seg.
Alcance: 3.101 km
Armamento: dos cañones de 20 mm, dos ametralladoras de 7,7 mm y provisión para dos bombas de 60 kg
Dimensiones: envergadura, 12 m; longitud, 9,06 m; altura, 3,05 m
Peso máximo en despegue: 2.410 kg

Piloto de la Armada Imperial japonesa

Suboficial de 3.ª clase Sadamu Komachi, en servicio en el portaaviones *Shokaku* en 1941-1942.



1 - GORRO DE VUELO
Komachi utiliza un gorro de vuelo Tipo 30 de modelo tardío. Fabricado en cuero de vaca de alta calidad, estaba forrado con piel de conejo. Los arsenales de la Armada Imperial japonesa subcontrataban empresas privadas japonesas civiles como Tayashimaya-Iida o Nagata-Shoten para la fabricación de estos artículos.

2 - GAFAS DE VUELO
Constan de una montura de aluminio pintada de marrón, con almohadilla de terciopelo cosida a mano. Las lentes, con forma de ojos de gato, tenían dos capas separadas por una fina capa de plástico transparente que protege al piloto de los fragmentos de cristal en caso de rotura. La montura tiene en las esquinas superiores las siglas MAN debajo de un símbolo del sol naciente (*asahi*), que indica su fabricación en el Depósito Naval de Manchuria.

3 - BUFANDA
Se trata de un embozo de lana que proporciona calor adicional. Se realizaban en color beige, caqui o azul marino. Los pilotos de la Armada solían llevar también una bufanda de seda, tejida con recortes de paracaídas inutilizados. A diferencia de sus colegas pilotos del Ejército, los pilotos de la Armada japonesa no llevaban pasamontañas.

4 - MONO DE VUELO
Se trata de un traje de vuelo de invierno de una sola pieza. Tejido a mano con tela militar de gabardina marrón o verde oliva, está provisto de un sistema de cierre combinado con botones y cremallera frontales. En la parte superior izquierda del pecho tiene un bolsillo para guardar una pistola, encima del cual hay un parche de 2,5 x 5 cm en el que se escribía el nombre del piloto o la unidad a la que pertenecía. El forro interior es de color negro, acolchado, y el cuello está forrado de borreguillo de conejo. El mono de vuelo no es ignífugo ni tampoco impermeable; los antiguos pilotos comentaban que el mono dificultaba notablemente la natación, ya que absorbía gran cantidad de agua.

5 - INSIGNIA DE VUELO
En el traje de vuelo de Komachi se observa una insignia circular de color azul marino con una corona de fieltro rojo rodeando la silueta de un aeroplano en el centro. Esta insignia (de 1930-1939) designa el rango de suboficial de aviación de 3.ª clase, y está cosida en la parte del antebrazo superior de la manga izquierda del mono de vuelo. Aunque esta insignia se utilizó durante la mayor parte de la guerra, se sustituyó después de 1940 por la corona amarilla rodeando un ancla, en un parche de tejido de algodón negro. Su función era identificar el rango del oficial sin revelar su nivel de especialidad. Al contrario de lo que se cree, la Armada japonesa no utilizó banderas con el símbolo del sol naciente (*hinomaru*) en sus trajes de vuelo durante la campaña de Pearl Harbor.

6 - GUANTES DE VUELO
Fabricados en piel de ante de alta calidad, en la zona de los dedos, y con un forro de piel de vaca grueso de dos capas en la parte del guantelete, que va fijado con el mono de vuelo en la zona de las muñecas por un broche. El guantelete existía en acabado de invierno, forrado con borreguillo de piel de cabra o de conejo, y de verano. Cada guante llevaba un parche de color gris militar, cosido en la parte exterior, de 2,5 x 5 cm, para escribir el nombre del piloto.

7 - CHALECO SALVAVIDAS
Realizado en tejido de algodón de gran resistencia y dividido por costuras en 22 cámaras con forma de salchicha. En la parte posterior alberga 8 cámaras verticales, y 7 cámaras pequeñas y medianas en las partes izquierda y derecha frontales del chaleco. Cada cámara está rellena de fibras de ceiba. El chaleco salvavidas está fijado al piloto mediante dos pequeños enganches en el pecho, una correa de fijación para la cintura, y una correa en las ingles, que se extiende desde las nalgas hasta la parte frontal. El chaleco proporcionaba calor extra, pero daba una falsa sensación de protección contra la metralla.

8 - PARACAÍDAS Y ARNÉS
Komachi lleva el arnés Tipo 97 para paracaídas de asiento. Las correas, de tela de algodón gris verde oscuro (anteriores a 1942), llevaban una hebilla con un mecanismo de cierre central de acero inoxidable con anillas en forma de «D». Destacan los relieves con el ancla, sello de inspección de la Armada. Después de 1942, los componentes de metal fueron reemplazados por piezas de aluminio más ligeras. La parte posterior del arnés lleva un parche de lona de algodón verde que proporciona confort extra al piloto. El paracaídas de asiento de la Armada está realizado en el mismo color verde oscuro con un acabado con costuras en color naranja. La operación de enganche del paracaídas de asiento con el arnés consistía simplemente en acoplar los ganchos rápidos a izquierda y derecha del paracaídas, con las anillas en «D» del arnés, situados cerca de la caja torácica del piloto.

9 - BOTAS DE VUELO
Las primeras botas de vuelo de la Armada japonesa de 1936 a 1939 estaban fabricadas en piel de vaca de color marrón oscuro. De 1940 a 1944 se fabricaron en color negro. La costura del fondo de la bota es totalmente redondeada encima de los dedos de los pies, donde la mitad izquierda y derecha se unen mediante una costura central que llega hasta la parte superior de la bota. Las botas de la Armada tenían una etiqueta cosida en la parte exterior, en que el piloto podía escribir su nombre, y las suelas de goma un grabado en forma de diamante.

10 - PORTAMAPAS
Komachi sostiene un estuche de mapas que probablemente sea un efecto personal. Durante una entrevista realizada en diciembre de 1998, Komachi comentó que había usado un tablero de derrota de madera, del Tipo 2, y un calculador de vuelo Tipo 4. El calculador Tipo 4 tenía un bolsillo para guardar un lápiz y un armazón de aluminio para fijar mapas o documentos de vuelo.

Gary Nila

El *Enterprise* estaba de maniobras. La vida en Pearl Harbor seguía con la normalidad de un lugar vacacional, como si no hubiera ningún indicio de probabilidad de un ataque japonés.

Cada elemento de la agrupación naval japonesa tenía asignados objetivos y responsabilidades concretas: la Fuerza de Ataque Aéreo (portaaviones *Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu, Shokaku* y *Zuikaku*), el ataque a la 1.ª Flota de EE UU; el 1.er Escuadrón de Destructores (17.ª Divisiones de Destructores, con insignia en el *Nagara,* y 18.ª División, con insignia en el *Akiguma*), pantalla y escolta; la 3.ª División de Acorazados (3.ª Div. de Acorazados y 8.ª Div. de Cruceros), pantalla y apoyo; la 2.ª División de Submarinos (buques I-21, I-23 e I-17 como insignia), patrulla; la 7.ª División de Destructores, ataque a la base aérea de Midway; y, finalmente, la 1.ª Unidad de Abastecimiento (*Kenyo Maru, Koyuko Maru, Shikoku Maru* y *Kyokuto Maru* como insignia) y la 2.ª Un. de Abast. (*Toeri Maru, Nippon Maru* y *Tohu Maru* como buque insignia), repostaje diario de la flota.

«Escalad el monte Niitaka»

La fuerza de ataque de Pearl Harbor se hizo a la mar con rumbo a Pearl Harbor el 26 de noviembre; los operadores de radio estaban a la escucha, pero se mantenía un estricto silencio de radio. Yamamoto envió un mensaje codificado a Nagumo: *Niitaka yama nobore* (Escalad el monte Niitaka), que significaba que la operación seguía en marcha según lo planeado. El almirante Nagumo recibió un telegrama el 2 de diciembre de 1941 a las 07:00 h., con instrucciones de que abriese un sobre de alto secreto. Dentro, Nagumo encontró el fatídico mensaje: «Nuestro Imperio ha decidido entrar en guerra contra Estados Unidos, el Reino Unido y Holanda a principios de diciembre». El mensaje fijaba la fecha para el 8 de diciembre (7 de diciembre, hora de Pearl Harbor). Nagumo informó a sus subordinados.

Durante la travesía de la fuerza de ataque, la brava mar de invierno parecía simbolizar la turbulencia mundial que se avecinaba. Durante cinco días, los japoneses esperaron la cancelación del ataque, preocupados por una rectificación de las órdenes o un encuentro inesperado que limitase sus opciones. Sin embargo, nada de esto sucedió.

El 7 de diciembre llegó irremisiblemente. En Washington, Nomura esperaba recibir un mensaje de 14 partes que debía traducirse y entregarse al secretario de Estado Hull sobre las 13:00 horas de Washington. El mecanógrafo era demasiado lento y Nomura tuvo que posponer una hora la reunión con Hull. Una vez mecanografiado el mensaje, Nomura se dirigió a la oficina de Hull. Eran las 14:20 h.

A pesar de los inútiles intentos de Nomura de descubrir por qué Tokio le había dado una hora límite para la entrega del mensaje, ésta pasó sin ningún cambio aparente. Los criptógrafos del Gobierno estadounidense seguían intentando descifrar el mensaje.

Justo después de las 08:00, hora de Hawai, Washington recibió los primeros informes del ataque a Pearl Harbor. La terrible noticia cogió desprevenidos a los criptógrafos, que se apresuraron a enviar copias del mensaje a Marshall, Hull y a otros, pero ya era demasiado tarde.

Un aterrador sentimiento de impotencia y desamparo nacional, que dio lugar a una enorme rabia y determinación, se extendían por el país con los boletines informativos. El gigante dormido del que hablaba Yamamoto se había despertado de repente, bruscamente, con el desagradable ruido de la alarma de un despertador.

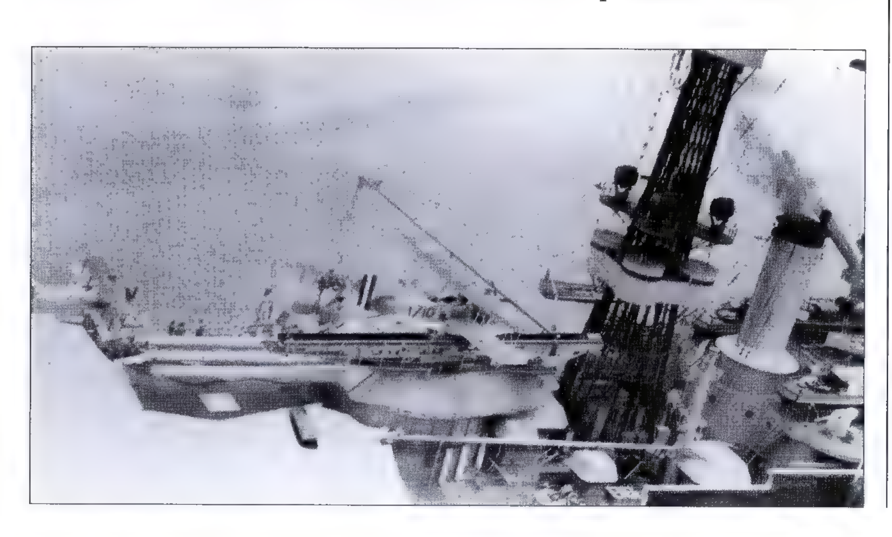
LA PRIMERA OLEADA

La noche oscurecía el cielo y el océano, separados sólo por una línea difusa; todavía faltaba una hora para el amanecer. Los dragaminas USS *Crossbill* y USS *Condor* patrullaban a 1,75 millas al sur de las boyas de entrada a Pearl Harbor. De guardia a bordo del *Condor*, a las 03:42 h, el alférez de fragata R.C. McCloy avistó una estela blanca e informó al contramaestre Uttrick. El contramaestre, que llevaba prismáticos, identificó la estela como un periscopio, y a las 03:57 h. contactó por radio con el USS *Ward*, que iniciaba su turno de patrulla, para cerciorarse sobre el inesperado avistamiento. El mensaje de Uttrick decía: «Avistado submarino con rumbo oeste, velocidad nueve nudos».

El *Ward* estaba de patrulla a la entrada de Pearl Harbor. Su patrón era el teniente de navío William Outerbridge, un joven oficial al mando de su primer buque; sabía de las deterioradas relaciones entre Estados Unidos y Japón, y decidió que lo que Uttrick había avistado era con toda probabilidad un submarino japonés. Outerbridge solicitó un informe de la situación al *Condor*, y la respuesta fue que el último avistamiento registrado había sido a las 03:50 h., y que el objeto seguía en movimiento en dirección a la entrada del puerto. Outerbridge ordenó zafarrancho de combate.

Durante la siguiente hora, el USS *Ward* realizó un infructuoso rastreo completo de la zona con el sonar. A las 04:35 h, Outerbridge había ordenado volver al estado de patrulla normal. La red de protección de Pearl Harbor tenía que abrirse a las 04:58 h para que entrasen los dragaminas, e iba a permanecer abierta hasta las 08:40 h. Era posible que el submarino intentase colarse en el puerto, camuflado en la estela de los dragaminas.

El avistamiento, a pesar de no ser un hecho habitual, simplemente se anotó en el diario de a bordo. El *Ward* continuó con su patrulla y regresó a puerto a las 04:58 h, una vez concluido su servicio. El *Crossbill* y el *Condor* regresaron a sus amarraderos. La red antisubmarina de Pearl Harbor permaneció abierta.



Esta foto, probablemente del *California*, muestra la torre número 3 con una catapulta montada en el techo. Se observan también las lonas tendidas sobre las cubiertas, que protegían a la tripulación del sol y el calor.

Con las primeras luces del día despega la primera oleada de ataque; son las 06:15 h del 7 de diciembre de 1941. Los cazas Cero han sido los primeros en alzarse, y ahora vuelan en círculos a la espera de que se les unan los torpederos «Kate» y los bombarderos «Val». A bordo del *Akagi*, el capitán de fragata Mitsuo Fuchida (como observador; le acompañan el teniente de navío Mitsuo Matsukazi, piloto, y el suboficial de 1.ª clase Norinobu Mizuki), se prepara para el despegue en el torpedero «Kate» matriculado AI-301. Fuchida se ata a la cabeza un *hachimaki* (cinta tradicional japonesa) con los ideogramas «Victoria Segura». La tripulación del *Akagi* había sido autorizada a dejar sus puestos para presenciar este momento histórico. Sin más retraso: las horas decisivas de la operación «Hawai» estaban a punto de empezar. (Adam Hook)







Dragaminas y unidades de la Guardia Costera (en la foto) patrullaban por las aguas del archipiélago hawaiano. Al principio de la guerra, muchos de los dragaminas costeros eran pesqueros transformados o buques de la clase «Bird».

A las 05:30 h, el crucero *Tone* catapultó un hidroavión triplaza de reconocimiento Aichi E131A Tipo 11 («Jake»), con la matrícula de cola JI-I, al que segundos después se sumó el JII-1 del *Chikuma.* Ambos aviones se adentraron en el crepúsculo en dirección a sus respectivos destinos, Lahaina y Pearl Harbor, con órdenes de inspeccionar la zona de los objetivos e informar de las condiciones, rompiendo el silencio radio. Su misión fue literalmente la última oportunidad de la Armada japonesa de abortar el ataque.

A las 5:30 h, la fuerza de ataque japonesa tomó rumbo noreste, con un viento frontal de 28 nudos. Los portaaviones cabeceaban entre 4 y 5 grados, con olas de 2 metros. A pesar de todo, la decisión ya estaba tomada, y el *Akagi* dio señal de que la primera oleada de aviones estuviese lista para despegar a las 06:15 h.

A una distancia de unas 250 millas al norte de Oahu, los primeros aviones despegaron y volaron en círculo, esperando a que los 183 aviones de la primera oleada estuvieran en el aire. No se perdió ningún aparato en las maniobras de despegue. A las 06:30 h adoptaron una formación en «V», como una bandada de gansos, y tomaron rumbo sur-suroeste hacia su principal objetivo, la base naval de Pearl Harbor.

Era un domingo despejado, con algunas nubes altas y una mar que tendía a amainar. Al oeste de Pearl Harbor, a las 06:20 h, 18 aviones SBD despegaron del USS *Enterprise* en una misión de reconocimiento de rutina, con el objetivo de adelantarse y aterrizar en la isla de Ford, siguiendo las instrucciones del almirante Halsey. A pesar de estar alertados de las difíciles relaciones entre Estados Unidos y Japón, parecía ser una misión de entrenamiento de rutina, y planeaban llegar sobre las 08:00 h, a tiempo para el desayuno. El *Enterprise* se encontraba a unas 200 millas al oeste de Oahu y se dirigía a casa. El capitán de frataga H.L. Young pilotaba uno de los SBD, en el que le acompañaba el capitán de corbeta Nichol.

La tripulación del USS *Antares,* un buque de intendencia, avistó lo que creyó ser un submarino y se lo notificó al *Ward* a las 06:30. Uno de tres aviones antisubmarinos, un hidrocanoa PBY, también avistó el submarino y lanzó un marcador fumígeno en el momento en que el *Ward* llegaba al lugar. El teniente de navío Outerbridge vio lo que parecía ser la torre del submarino rompiendo la superficie. Podía tratarse de un submarino aliado, pero ni acababa de salir a superficie ni intentaba comunicarse. Siguiendo las órdenes de que cualquier barco no identificado debía considerarse hostil, Outerbridge abrió fuego a las 06:45 h. Una granada perforó la torre del submarino. El

Ward lanzó cargas de profundidad a lo largo de la trayectoria calculada del submarino en el último avistamiento. El hidrocanoa PBY dio dos pasadas, y soltó una carga de profundidad en cada una. Los americanos habían hecho los primeros disparos en la batalla por Pearl Harbor.

El submarino no volvió a la superficie, y Outerbridge creyó que lo había alcanzado. A las 06:53 h transmitió al cuartel general: «Abierto fuego y lanzadas cargas de profundidad sobre un submarino que operaba dentro de un área defensiva». El PBY informó al cuartel general de la Pat Wing 2.



Fotograma de una película original japonesa en el que un torpedero Nakajima B52N («Kate») despega del portaaviones *Shokaku*.

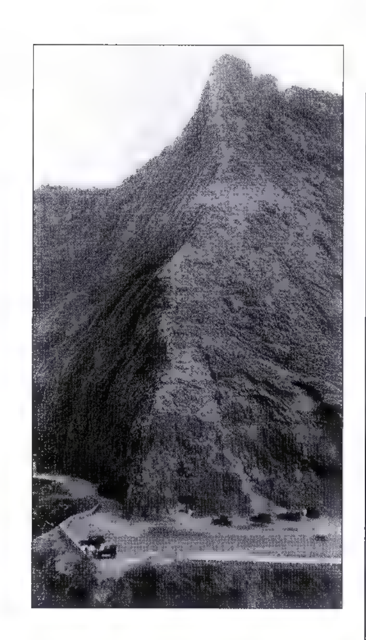
Las emisoras de radio hawaianas solían emitir música toda la noche cuando se esperaban aviones procedentes del continente estadounidense. Ésta era una de esas noches. Los japoneses en aproximación recibían la señal alta y clara, y a las 07:00 h el capitán de fragata Fuchida ordenó a sus hombres que utilizaran esa señal de radio para guiarse hacia Pearl. Menos de cinco minutos después, los soldados rasos Lockard y Elliott, asignados en una estación de radar móvil del Ejército situada en Opana Ridge, detectaron un «blip» en su pantalla de radar, que indicaba la presencia de una notable fuerza de aeronaves no identificadas aproximándose, a una distancia de 211 km al norte de Oahu. Lockard y Elliott se preguntaron sobre la procedencia de los aparatos y si se trataba de un defecto de funcionamiento, ya que, en caso de ser precisa, el tamaño de la señal del radar advertía de la presencia de un grupo de más de 50 aviones.

A las 07:10 h, Elliott lo notificó al cuartel general en Fort Shafter, pero el telefonista de guardia respondió que todo el personal del Cuerpo de Transmisiones estaba ausente, desayunando. Para entonces, la señal ya se encontraba a 170 km al norte y aproximándose. Los oficiales de servicio del 14 Distrito Naval recibieron el mensaje de Outerbridge a las 07:15 h, con retraso por la decodificación. Mientras tanto, a unos 400 km al norte, despegaban los aviones de la segunda oleada.

A las 07:20 h, el operador devolvió la llamada a la estación de radar de Opana Ridge. Fue el soldado Lockard quién respondió. El telefonista había localizado a un oficial del Air Corps, el teniente Kermitt Tyler, que había observado las actividades de esa mañana en los paneles de situación estratégica. Después de escuchar la explicación del soldado Lockard sobre el «blip» que indicaba la presencia de aeronaves en aproximación, Kermitt recordó que la radio había emitido toda la noche, y eso significaba que estaba prevista la llegada de aviones del continente. Lockard no mencionó el tamaño de la señal, pero en caso de haberlo hecho, Tyler tampoco habría sospechado que esto tuviese algún significado en especial.

En Washington, Kramer recibió la última de las 14 partes del mensaje japonés. Decía: «El Gobierno japonés lamenta... es imposible llegar a un acuerdo mediante futuras negociaciones». Se juntaron las partes del mensaje, y se envió al almirante Stark. Luego alguien comentó: «La violencia y el tono del lenguaje... era suficiente para indicar que podíamos esperar una guerra». Wilkinson sugirió enviar un mensaje a Pearl Harbor, pero no se consideró necesario.

Bratton juntó todo el mensaje y lo leyó, intentando averiguar su significado. Mientras tanto, llegó una breve transmisión del general Tojo al emba-



Desde el mirador del Pali Pass, en los montes Koolau, se dominaba Kanehoe. La carretera fue modernizada en la década de 1950 y ya no tiene este aspecto.

SENDAS DE LAS DOS PRIMERAS OLEADAS DE ATAQUE

A. Haleiwa: 47. º Escuadrón de Persecución.
B. Aeródromo de Wheeler: 14.ª Ala de Persecución y Grupos de Persecución 15 y 18.
C. Amarradero de Ewa: 21 Grupo Aéreo de la Infantería de Marina.
D. Aeródromo de Hickam: 18. ª Ala de Bombardeo y Grupos de Bombardeo Pesado 5 y 11.
E. Base aeronaval de Pearl Harbor: 2.ª Ala de de Patrulla de la Armada.
F. Aeródromo de Bellows: 86.º Escuadrón de Observación y 44.º Escuadrón de Persecución.
G. Base aeronaval de Kaneohe: 1.ª Ala de Patrulla de la Armada.

Primera oleada

1. 07:40 h, al norte de Punta Kahuku, el capitán de fragata Fuchida dispara bengalas desde su avión para indicar que la misión sigue en modo «sorpresa». Encabeza toda la primera oleada (183 aparatos) al suroeste de la costa norte de Oahu.
2. 07:49 h, a lo largo del golfo de Waimea, Fuchida transmite To, que significa «Ataque».
3. 07:51 h, 25 bombarderos «Val» del *Zuikaku*, a las órdenes del teniente de navío Sakamoto, se dividen en dos formaciones para atacar el aeródromo de Wheeler, desde este y oeste, escoltados por ocho cazas Cero del *Soryu* a las órdenes del teniente de navío Suganami.
4. El capitán de corbeta Takahashi lleva 26 bombarderos «Val» del *Shokaku* a lo largo de la cara oeste del monte Koolau, escoltado por nueve cazas Cero mandados por el capitán de corbeta Itaya.
5. Los 49 bombarderos del capitán de fragata Fuchida, escoltados por los nueve Cero del teniente Shiga, pasan a 3.000 m de altura por el oeste del monte Waianae.
6. Los 40 torpederos del capitán de corbeta Murata se dividen en dos formaciones. Los del *Akagi* y el *Kaga* vuelan al oeste de los montes Waianae, escoltados por seis Cero del *Hiryu* liderados por el teniente Okajima. Los «Kate» del *Hiryu* y el *Soryu*, al mando del teniente Matsumura, siguen a lo largo de la cara este. Los aviones cambian a formación de columna y descienden a un nivel de vuelo de 150 m.
7. Los cinco Cero del *Shokaku* que manda el teniente Kaneko y los seis del *Zuikaku* del teniente Sato viran al este por los montes Koolau y atacan la base aeronaval de Kaneohe a las 07:53 h.
8. Ocho Cero del *Hiryu* mandados por el teniente Okajima abandonan su misión de escolta y se incorporan al ataque del amarradero de Ewa a las 07:53 h.
9. El teniente Suganami, después de realizar tres pasadas sobre el aeródromo de Wheeler, continúa su trayectoria de ataque en dirección al amarradero de Ewa cuando se cruza con los bombarderos SBD procedentes del portaaviones USS *Enterprise*.
10. El caza Cero del capitán de corbeta Itaya rebasa dos aviones escuela civiles a las 07:53 h. Uno de ellos es derribado y el piloto salta en paracaídas. Los «Val» del *Shokaku* viran al oeste y ponen rumbo a la isla de Ford y al aeródromo de Hickam para atacarlos a las 07:55 h. Itaya sobrevuela Honolulú en dirección sur y regresa para ametrallar el campo de John Rodgers a las 07:57 h.
11. Seis torpederos del *Soryu* alcanzan los buques *Utah* y *Raleigh* a las 07:55 h. Murata lanza el primer torpedo a las 07:57 h contra la fila de acorazados.
12. A las 08:05 h, el capitán de fragata Fuchida lidera los bombarderos horizontales contra la fila de acorazados, y los Cero del teniente Shiga, pertenecientes al Kaga, bajan a atacar el aeródromo de Hickam. Un Cero del Kaga derriba un aparato civil.

Segunda oleada

13. A las 08:40 h, la segunda oleada (168 aviones, a las órdenes del capitán de corbeta Shimazaki) llega a la costa este de Oahu. Hasta las 08:54 h no recibe la orden de atacar.
14. 78 bombarderos en picado (capitán de corbeta Egusa) y nueve «Kate» del *Shokaku* (teniente de navío Ikuin) son escoltados por nueve Cero del *Kaga* (teniente de navío Nikaido) sobre los montes Koolau.
15. 18 «Kate» del *Shokaku* (teniente de navío Ichihara), nueve Cero del *Soryu* (teniente de navío Lida) y ocho Cero del *Hiryu* (teniente de navío Nono) inician su ataque contra la base aeronaval de Kaneohe a las 08:55 h. Los ocho Cero del Hiryu hacen una pasada sobre Kaneohe y siguen hacia Bellows.
16. 27 «Kate» del *Zuikaku* (capitán de corbeta Shimazaki) y nueve Cero del *Akagi* (teniente de navío Shido) dan un amplio rodeo por el sur de las montañas para atacar Hickam.
17. Ocho Cero del *Hiryu* atacan Bellows a las 09:00 h. Dos cazas estadounidenses intentan despegar y son derribados.
18. A las 09:02 h, Egusa lanza la primera bomba procedente del *Soryu* en un nuevo ataque contra el puerto. Aviones del *Hiryu*, el *Akagi* y diez del *Kaga* se relevan en el ataque a intervalos de 5 minutos. Bombarderos «Kate» del *Shokaku* atacan la isla de Ford y objetivos de fortuna. Los nueve Cero de escolta se dirigen a Hickam y luego a Wheeler.
19. Bombarderos «Kate» del *Zuikaku* inician el ataque de Hickam a las 09:05 h. Hacen blanco en los hangares, el cuartel, la estafeta de correos, las oficinas, la capilla y la cantina.

Tipo de avión	Armamento
Kate (Nakajima B5N2)	Ametralladora de 7,7 mm (artillero de cola); - 1 bomba perforante de 800 kg o; - 1 torpedo de aviación Tipo 91 o; - 2 bombas de 250 kg y 2 de 60 kg o; - 2 bombas de 250 kg; - 6 bombas de 60 kg
Val (Aichi D3A1)	1 bomba de 250 kg, 2 ametralladoras de 7,7 mm y una de 7,7 mm (observador)
Zeke (Zero) (Mitsubishi A6M2)	2 cañones de 20 mm y 2 ametralladoras de 7,7 mm

jador Nomura: «Rogamos al embajador que haga llegar este mensaje al Gobierno de Estados Unidos… nuestra respuesta a la 01:00 h, a las 07:00 hora de Washington». Bratton intentó localizar al general Marshall, pero no le fue posible hasta las 10:30, hora de Washington. Kramer se dio cuenta casi por casualidad de que debido a la diferencia horaria el mensaje iba a llegar a las 07:30, hora de Pearl Harbor.

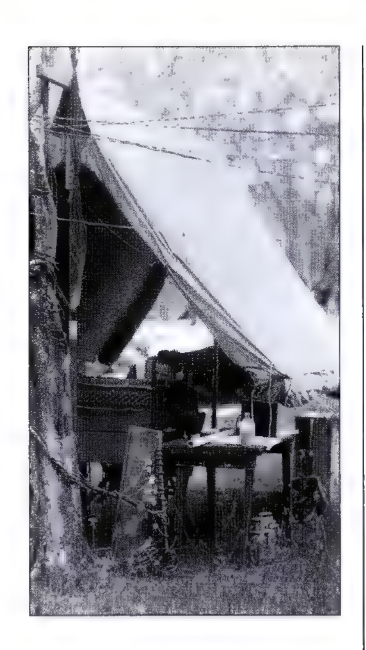
El telegrama del general Marshall al general Short llegó a Honolulú a través de un mensajero de RCA (Radio Corporation of America), pero no como un mensaje de prioridad, y fue entregado al mensajero Tadeo Fuchikami a las 07:33 h. Éste debía entregarlo en el cuartel general de Short durante su ronda del domingo.

A las 07:38 h, el hidro de reconocimiento Aichi E131A del *Chikuma* dio confirmación visual de que los buques principales de la flota estaban en Pearl Harbor: «Enemigo… amarrado, nueve acorazados, un crucero pesado, seis cruceros ligeros». El piloto describió a continuación las condiciones de vuelo, factor importante para el éxito de la primera oleada de ataque: «Dirección del viento 80°, velocidad 14 m, visibilidad sobre la flota enemiga 1.700 m, densidad de las nubes, siete». El avión de reconocimiento del *Tone* informó: «Enemigo… no se encuentra anclado en Lahaina». Aunque breve, el mensaje contenía muchos matices, ya que todas las esperanzas y planes de coger a la flota desprevenida en las aguas profundas de Lahaina (costa de la isla de Maui, 80 millas al sureste de Oahu) se habían hecho trizas y, por tanto, se confirmaba que el ataque iba a concentrarse en el amarradero poco profundo de Pearl Harbor. Los nuevos torpedos modificados recibirían su bautismo de fuego. Una vez enviado el informe de vuelo, el piloto tomó rumbo sur para efectuar un barrido para localizar los portaaviones, pero al no volar en dirección oeste, no localizó al USS *Enterprise*.

Sobre las 07:39 h, en la estación de radar móvil de Opana Ridge, los soldados Elliot y Lockard habían perdido la señal de los aviones enemigos por culpa de las colinas situadas detrás de Opana Ridge. Un minuto después, el capitán de fragata Fuchida descendió a través de las nubes y avistó la costa norte más allá del cielo despejado de Oahu: no había ninguna señal de aviones enemigos. El ataque se estaba desarrollando según lo previsto: un rápido golpe por sorpresa.

A las 07:49 h, Fuchida daba a sus pilotos la orden de colocarse en formación de ataque con un solo disparo de su pistola de señales. Su operador de radio envió la señal «To-to-to» (primera sílaba de *Tosugekiseyo*, que significa «al ataque»). A continuación, Fuchida pensó que el capitán de corbeta Itaya podría no haber visto la bengala y efectuó un segundo disparo, que fue malinterpretado por el capitán de corbeta Takahashi, que pensó que la orden de ataque iba dirigida a los bombarderos en picado, y ordenó a su grupo de bombarderos que iniciaran el ataque de inmediato. El capitán de corbeta Murata observó ambas señales y luego vio al aparato de Takahashi, el EI-238, colocarse en formación de ataque. Murata se dio cuenta de que había habido un malentendido, pero no podía remediarse y condujo su grupo de torpederos a su formación de ataque.

Los torpederos se dividieron en dos grupos. Ocho aparatos al mando del teniente de navío Matsumura, que volaba en el BII-320, seguidos por los ocho del teniente de navío Nagai, se aproximaron a sus objetivos en el lado noroeste de la isla de Ford. Doce torpederos a las órdenes de Murata, que pilotaba el AI-311, seguidos por los doce del teniente de navío Kitajima, a bordo del AII-311, tomaron rumbo sur y luego este, sobrevolaron el aeró-



Unidad de transmisiones de campaña del US Army en 1940. En Opana Ridge, una unidad de radar instalada en dos remolques detectó la aproximación de los aviones japoneses, pero éstos fueron confundidos con bombarderos B-17 y no se alertó de su presencia.



El cabo Diamond visto desde el norte, con Honolulú en primer plano. Muchos pilotos japoneses utilizaron este monte como referencia durante su aproximación a Pearl Harbor.

dromo de Hickam y continuaron hacia la «fila de acorazados». Los aparatos descendieron y los jefes de patrulla identificaron sus objetivos designados. Si no se tenía la certeza de hacer blanco, pilotos y bombarderos tenían orden de dar varias pasadas hasta que las probabilidades de acierto aumentasen lo suficiente. Si no era posible hacer blanco, debían elegir un objetivo alternativo.

El aeródromo de Wheeler, a unos 13 km de Pearl Harbor, era un objetivo prioritario del plan de ataque japonés. Cuando viesen sus buques en llamas, los estadounidenses podrían intentar responder al ataque, pero si se destruían los aeródromos, tal posibilidad se reduciría mucho. Flood había hecho construir unos 100 refugios en «U» para proteger a los aviones de un ataque aéreo, pero el teniente general Short ordenó que los aviones se aparcasen agrupados para poder protegerlos mejor en caso de sabotaje. No había trincheras ni defensas antiaéreas, lo que ya no era responsabilidad de Flood, sino del Ministerio. El aeródromo de Wheeler era un blanco fácil. Cuando llegaron allí los aviones japoneses, los aparatos norteamericanos estaban totalmente a la vista, agrupados en pistas de rodadura y plataformas. Los cazas Cero del *Soryu* rompieron y se lanzaron en rasante, ametrallando. Los aviones, los cuarteles, el economato, el edificio de administración y el campo de golf quedaron arrasados. Como dijo Flood, «los cazas pasaban tan cerca que incluso podía ver los dientes de oro de los pilotos».

A las 07:51 h, los «Val» del *Zuikaku* empezaron a bombardear el campo de Wheeler. Los cazas estadounidenses *Curtiss* P-40B y C estaban estacionados fuera de los hangares, junto a obsoletos P-36. Con el elemento sorpresa a su favor, los japoneses se dedicaron a la labor sistemáticamente: aviones, hangares y edificios de la base. Los ataques siguieron el mismo y terrible patrón: primero, los bombarderos soltaban su carga y, a continuación, los cazas ametrallaban el campo y los edificios. Algunos hombres de la 14.ª Ala

La primera oleada encontró los cielos de Hawai a su merced. Fuchida recordaba muchos años después el aspecto tan apacible de Oahu cuando su piloto atravesó las nubes y vio la isla por primera vez.



de Persecución intentaron poner a salvo los aparatos que todavía no habían sido alcanzados, empujándolos a lugar seguro, mientras los cazas japoneses les sobrevolaban una y otra vez. Muchos neumáticos reventaron por impactos de bala, y los hangares en los que había municiones estaban en llamas. Cuando un avión era alcanzado, su volátil combustible prendía fuego al instante y soltaba un chorro en llamas que alcanzaba al avión adyacente, al que se le incendiaba también el combustible, que a su vez alcanzaba al avión contiguo. Filas enteras de aviones estuvieron en llamas en cuestión de minutos.

Los amarraderos de Kaneohe y Ewa fueron atacados a las 07:53 h, y Fuchida envió un mensaje de radio en abierto a la fuerza de ataque: «*tora, tora, tora*» (atacar, destruir); el mensaje indicaba que su aproximación había sido un éxito total hasta el momento, y que las instalaciones de la Armada y del Ejército de Estados Unidos habían sido cogidas por sorpresa.

Los cazas de Suganami, del *Soryu*, realizaron tres pasadas de ametrallamiento sobre Wheeler, entre las de los bombarderos, y luego se dirigieron al aeródromo de Ewa para relevar a los Cero de Okajima, que atacaban a los infantes de marina. Realizaron repetidas pasadas sobre aviones en tierra. Igual que en Wheeler, las balas agujerearon los tanques de combustible, que prendieron fuego. El combustible salía por los agujeros y llegaba a los aviones contiguos, que amenazaban con explotar. El camión de bomberos intentó llegar hasta los aviones para recuperar armas y municiones, pero las balas japonesas le reventaron los neumáticos y quedó parado.

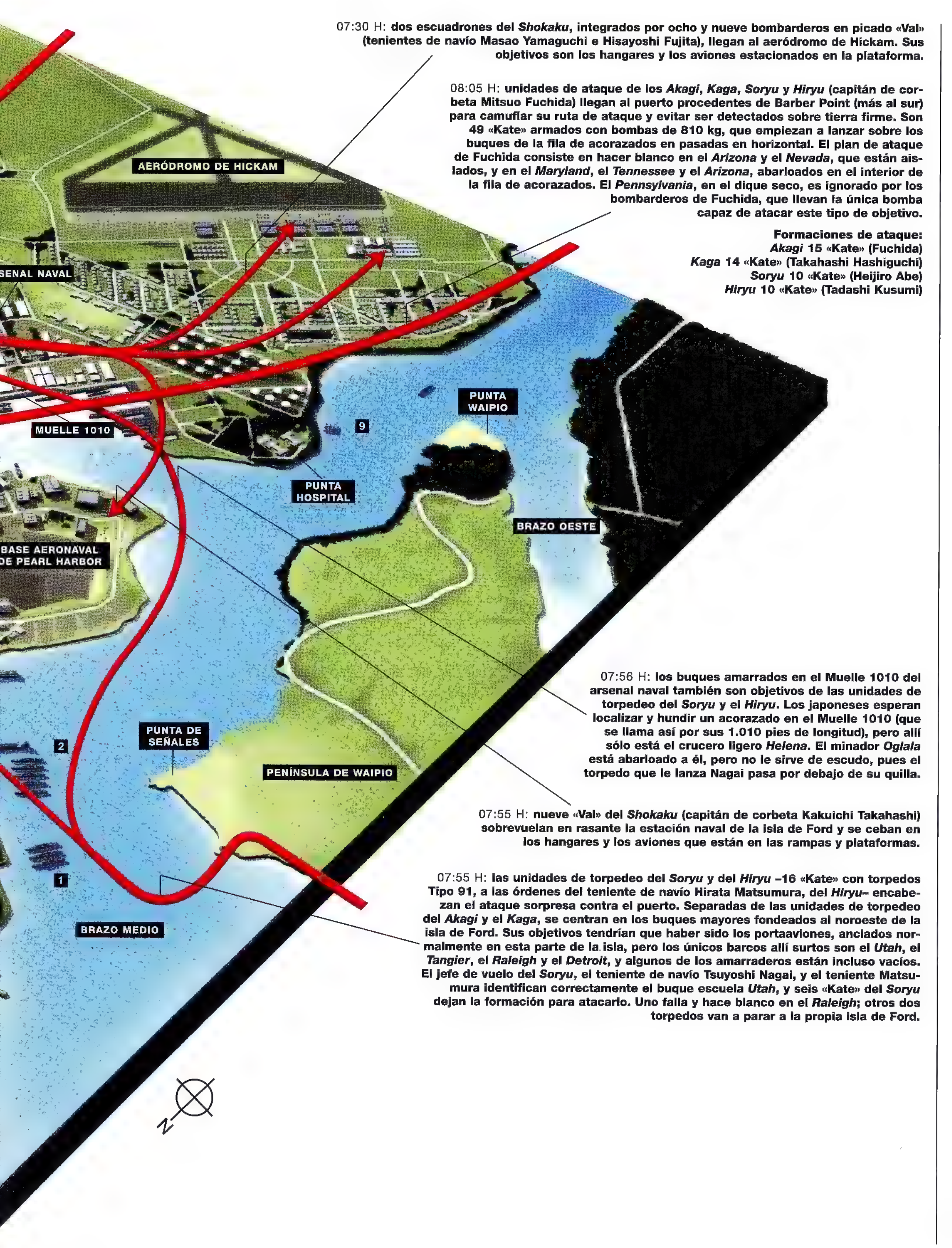
El combustible salía a chorros, incendiaba las tiendas de campaña e incluso la arena, que se estaba empapando. La segunda oleada de ataque llegó media hora más tarde, cebándose en las tiendas, el hospital, edificios ya en llamas, y en el personal. Impotente, ante tan trágica situación, un valiente infante de marina disparaba su pistola del calibre 0,45 contra un avión japonés. En tierra, un grupo de infantes de marina arrastraron a pulso un avión de reconocimiento, y lo utilizaron como plataforma para abrir fuego con sus ametralladoras contra los atacantes. Cuando se alejaron, los aviones japoneses dejaron tras de sí restos de cazas Wildcat y bombarderos y aviones utilitarios en llamas. ¿Cuáles fueron sus pérdidas? Un único caza Cero.

Cuando los japoneses atacaron Kaneohe, el oficial de día lo notificó al aeródromo de Bellows, donde pensaron que les estaba tomando el pelo,



PRIMERA OLEADA DE ATAQUE PEARL HARBOR, 07:50-08:10 HORAS

Todo estaba tranquilo en Pearl Harbor la mañana del domingo 7 de diciembre. Se realizaban las labores de rutina y estaba empezando a salir el sol. Pero las dos horas siguientes llevarían el caos y la carnicería a la tranquilidad normal del puerto. A las 07:55 h, el primer grupo de ataque, formado por 89 «Kate» mandados por el capitán de corbeta Mitsuo Fuchida, irrumpió en el puerto: los torpedos surcaron directos hacia sus objetivos y empezaron a caer las bombas. La flota de Estados Unidos en el Pacífico fue sorprendida con un despertar abrupto y violento.



07:30 H: **dos escuadrones del *Shokaku*, integrados por ocho y nueve bombarderos en picado «Val» (tenientes de navío Masao Yamaguchi e Hisayoshi Fujita), llegan al aeródromo de Hickam. Sus objetivos son los hangares y los aviones estacionados en la plataforma.**

08:05 H: **unidades de ataque de los *Akagi*, *Kaga*, *Soryu* y *Hiryu* (capitán de corbeta Mitsuo Fuchida) llegan al puerto procedentes de Barber Point (más al sur) para camuflar su ruta de ataque y evitar ser detectados sobre tierra firme. Son 49 «Kate» armados con bombas de 810 kg, que empiezan a lanzar sobre los buques de la fila de acorazados en pasadas en horizontal. El plan de ataque de Fuchida consiste en hacer blanco en el *Arizona* y el *Nevada*, que están aislados, y en el *Maryland*, el *Tennessee* y el *Arizona*, abarloados en el interior de la fila de acorazados. El *Pennsylvania*, en el dique seco, es ignorado por los bombarderos de Fuchida, que llevan la única bomba capaz de atacar este tipo de objetivo.**

Formaciones de ataque:
***Akagi* 15 «Kate» (Fuchida)**
***Kaga* 14 «Kate» (Takahashi Hashiguchi)**
***Soryu* 10 «Kate» (Heijiro Abe)**
***Hiryu* 10 «Kate» (Tadashi Kusumi)**

07:56 H: **los buques amarrados en el Muelle 1010 del arsenal naval también son objetivos de las unidades de torpedeo del *Soryu* y el *Hiryu*. Los japoneses esperan localizar y hundir un acorazado en el Muelle 1010 (que se llama así por sus 1.010 pies de longitud), pero allí sólo está el crucero ligero *Helena*. El minador *Oglala* está abarloado a él, pero no le sirve de escudo, pues el torpedo que le lanza Nagai pasa por debajo de su quilla.**

07:55 H: **nueve «Val» del *Shokaku* (capitán de corbeta Kakuichi Takahashi) sobrevuelan en rasante la estación naval de la isla de Ford y se ceban en los hangares y los aviones que están en las rampas y plataformas.**

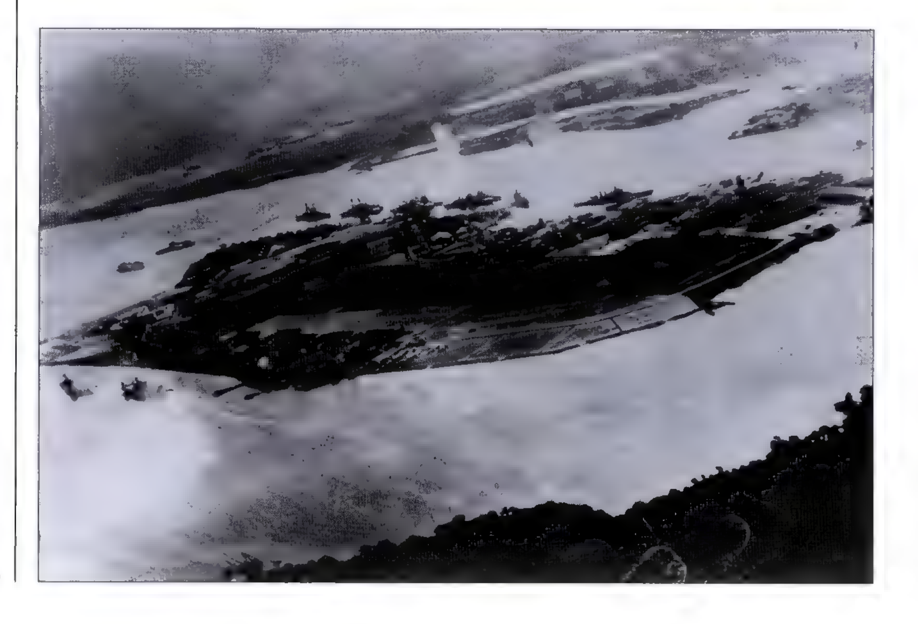
07:55 H: **las unidades de torpedeo del *Soryu* y del *Hiryu* –16 «Kate» con torpedos Tipo 91, a las órdenes del teniente de navío Hirata Matsumura, del *Hiryu*– encabezan el ataque sorpresa contra el puerto. Separadas de las unidades de torpedeo del *Akagi* y el *Kaga*, se centran en los buques mayores fondeados al noroeste de la isla de Ford. Sus objetivos tendrían que haber sido los portaaviones, anclados normalmente en esta parte de la isla, pero los únicos barcos allí surtos son el *Utah*, el *Tangier*, el *Raleigh* y el *Detroit*, y algunos de los amarraderos están incluso vacíos. El jefe de vuelo del *Soryu*, el teniente de navío Tsuyoshi Nagai, y el teniente Matsumura identifican correctamente el buque escuela *Utah*, y seis «Kate» del *Soryu* dejan la formación para atacarlo. Uno falla y hace blanco en el *Raleigh*; otros dos torpedos van a parar a la propia isla de Ford.**



La isla de Ford y los acorazados *West Virginia* y *Oklahoma* fueron los primeros blancos de los aviones japoneses, a las 07:58 h. Ramsey vio las explosiones y corrió al centro de transmisiones para dar la alarma: «Ataque aéreo sobre Pearl Harbor. ¡NO es un simulacro!»

hasta las 08:30 h, en que los japoneses atacaron también Bellows. Cuando el capitán de fragata Harold M. Martin llegó a Kaneohe, ya era muy tarde. Los 33 hidroaviones PBY de la base eran presa fácil (y había otros tres en vuelo). Las baterías antiaéreas, que debían haber estado allí, habían sido devueltas a bases del Ejército el viernes anterior. Cuatro PBY estaban amarrados a unos mil metros, y cuatro más estaban en el Hangar n.º 1. Los cazas Cero atacaron primero, bajando en rasante y abriendo fuego de ametralladora, destrozando los aviones. El camión de bomberos del aeródromo también quedó destruido. Martin todavía no había llegado a su oficina cuando el primer hidroavión PBY quedó destruido en el agua.

Los aviones japoneses de la primera oleada descendieron sobre la isla de Ford y el aeródromo de Hickam. Los torpederos iniciaron sus pasadas contra la fila de acorazados. Pearl Harbor estaba siendo atacado. Hasta entonces, se podía decir que todo estaba siguiendo el procedimiento operativo estándar de la Flota del Pacífico. La misa del domingo se iba a celebrar en la capilla, el desayuno era servido en los comedores, algunos barcos se alistaban para zarpar y los hombres se preparaban para sus turnos de guardia. Los aviones japoneses cayeron del cielo matinal centrándose en los acora-



En esta foto japonesa aparecen dos torpederos «Kate» (en el centro y en el extremo superior derecho); la columna de agua del impacto de un torpedo en el *Oklahoma* (en el centro, en el lado opuesto de la isla de Ford); y el *Raleigh* y el *Utah* humeando (en el extremo izquierdo, a este lado de Ford). (David Aiken)

Vista del arsenal naval (a la izquierda) y de la isla de Ford (en el centro) humeantes, en un cielo lleno de explosiones del fuego antiaéreo durante el ataque. A pesar de la sorpresa, los buques de la US Navy reaccionaron con toda la presteza posible, por lo que la segunda oleada de ataque encontró un enemigo preparado.



zados. A las 07:55 h, el capitán de corbeta Logan Ramsey estaba de pie frente a la ventana en el centro de mando de la isla de Ford, observando cómo la guardia izaba la bandera. Un caza japonés pasó en vuelo rasante y Ramsey gritó: «¡Coged el número de ese tío!»; luego comentó, «creo que he visto algo… desprenderse de ese avión…». Una explosión en el área del hangar le dejó sin palabras. Ramsey ordenó al operador de radio que enviase el siguiente mensaje: «Ataque aéreo, Pearl Harbor. No es un simulacro». El mensaje salió a las 07:58 h.

En un instante, las tareas rutinarias en los buques, los toques de fajina y los cambios de guardia se transformaron en un zafarrancho de combate. Los torpederos descendían, nivelaban y soltaban sus cargas mortíferas en el agua. Los observadores estaban confusos, sorprendidos y horrorizados. El contraalmirante W.R. Furlon, a bordo del *Oglala*, que estaba amarrado en la posición que normalmente ocupaba el *Pennsylvania*, vio caer una bomba de uno de los aparatos. Primero pensó en la bronca que le iba a caer a ese piloto, pero cuando el avión viró, Furlon vio su insignia: el sol naciente. «¡Japonés!», gritó. «¡Todos a sus puestos!».

El alférez de fragata R.S. Brooks, a bordo del *West Virginia*, creyó haber visto una explosión en el *California*. Reaccionó al instante y dio la orden de formar grupos contraincendios y de rescate.

El teniente de navío Matsumura reconoció el USS *Utah*, un viejo acorazado transformado en buque escuela, en el lado noroeste de la isla de Ford, y decidió buscar objetivos alternativos. Seis aviones de la formación del teniente de navío Nagai vieron el *Utah* y se fueron a por él a las 07:55 h. El *Utah* y el *Raleigh* se estremecieron bajo las explosiones de los torpedos. A bordo del *Raleigh* reinaba la confusión. El torpedo cortó el suministro eléctrico justo en el momento en que sonaba el zafarrancho. Los marineros ocuparon sus puestos en los cañones de 76 mm, que tenían munición de pronto uso, mientras el buque empezaba a escorarse a babor.

Al sur de la isla de Ford, el Muelle 1010 fue objeto de un ataque fulgurante. Nagai enfiló con el sol de cara hacia lo que parecía un acorazado, pero una vez hubo largado el torpedo, se dio cuenta de que el objetivo era el *Oglala*, que estaba abarloado al *Helena*. El torpedo pasó por debajo del *Oglala* y dio en el costado de estribor del *Helena*. La explosión reventó algunas juntas del casco del *Oglala*, que empezó a embarcar agua.

A las 07:57 h, en la fila de acorazados, el alférez de navío Goto, que volaba como punto izquierdo de Murata, soltó su torpedo directo al *Oklahoma* y rápi-



En la base aeronaval de la isla de Ford, aviones Kingfisher, Catalina y otros aparatos navales han sido masacrados sin piedad. Al fondo se observa el humo que despide el *Nevada* y la explosión del *Shaw*.

damente ganó altura. «¡Le hemos dado!», gritó su observador mientras se elevaba al cielo una enorme columna de agua.

A bordo del *Vestal*, que estaba abarloado al *Arizona*, el brigada Hall vio los bombarderos, los identificó y dio la alarma. En cuestión de diez minutos, las armas del *Vestal* ya disparaban contra los atacantes.

Sobre las 08:00 h, los marineros Fuman y De Jong, de la *PT 23* (una torpedera de 78 toneladas de la clase «Higgins»), vieron varios aviones (que identificaron como japoneses por las insignias del sol naciente de sus alas) realizar una pasada y soltar sus bombas y torpedos. Discutieron sobre qué estaba pasando y decidieron despertar al alférez de fragata Ed Farley, que estaba durmiendo en su camarote después de una noche en la ciudad. Farley subió a cubierta, medio dormido y bostezando, y quedó horrorizado al ver un avión japonés sobrevolarles en su ruta mortal en dirección al *California*: un instante después, el acorazado fue sacudido por una explosión. Huffman y De Jong saltaron a una torre antiaérea y abrieron fuego contra los aviones atacantes con sus ametralladoras de 12,7 mm. Un avión hizo un extraño y luego cayó, siendo posiblemente el primer blanco de los antiaéreos norteamericanos.

En el embarcadero, situado en la orilla opuesta a la ocupada por la base de submarinos, se estaban cargando otras seis lanchas PT en plataformas para su transporte a las Filipinas. Cuando el ataque empezó, los tripulantes de las PT intentaron servir sus armas, pero las torres estaban bloqueadas, ya que los motores habían sido desconectados para el viaje a Filipinas. Los tripulantes empezaron a girar las torres manualmente, mientras los artilleros disparaban las ametralladoras hasta ponerlas al rojo vivo. Las lanchas que habían sido izadas a la cubierta del *Ramapo* eran muy vulnerables a los ataques –más que las que estaban en tierra o en el agua–, pues los aviones japoneses estaban atacando los buques, y sólo después ametrallaban.

Al suroeste del *Oklahoma*, el *California* se estremeció violentamente en el agua cuando recibió dos torpedos a babor. En una decisión instantánea, el alférez de fragata Edgar Fain ordenó contramedidas para evitar que la nave zozobrase. La banda de música del *Nevada* estaba en plena interpretación mientras se izaba la bandera, a las 08:00 h. Desde su posición se oía el ruido sordo y constante de las bombas, todavía distantes; desde esa posición,



El *Arizona* fue el buque que salió peor parado. Recibió el impacto de dos bombas y se hundió rápidamente, llevándose consigo a 1.177 marineros; la mitad de las bajas del ataque a Pearl Harbor se produjeron en el hundimiento del *Arizona*.



Un bombardero en picado SBD-2 Dauntless del USS *Enterprise* fotografiado en la preguerra. La mañana del 7 de diciembre, los Dauntless del *Enterprise* llegaron en pleno tiroteo entre las defensas de los buques y los aviones japoneses.

los disparos de uno o dos buques atracados más cerca parecían un acto de locura. Al ser alcanzado por un torpedo, el *California* tembló violentamente.

Sobre las 08:05 h, el capitán de navío Shoemaker, comandante de la isla de Ford, miraba fijamente la plataforma de los hidroaviones y el hangar, que ardía «como un bosque en llamas». Sólo quedaban enteros unos pocos hidros, y Shoemaker organizó grupos de trabajo para apartar los que quedaban todavía intactos de los que estaban ardiendo.

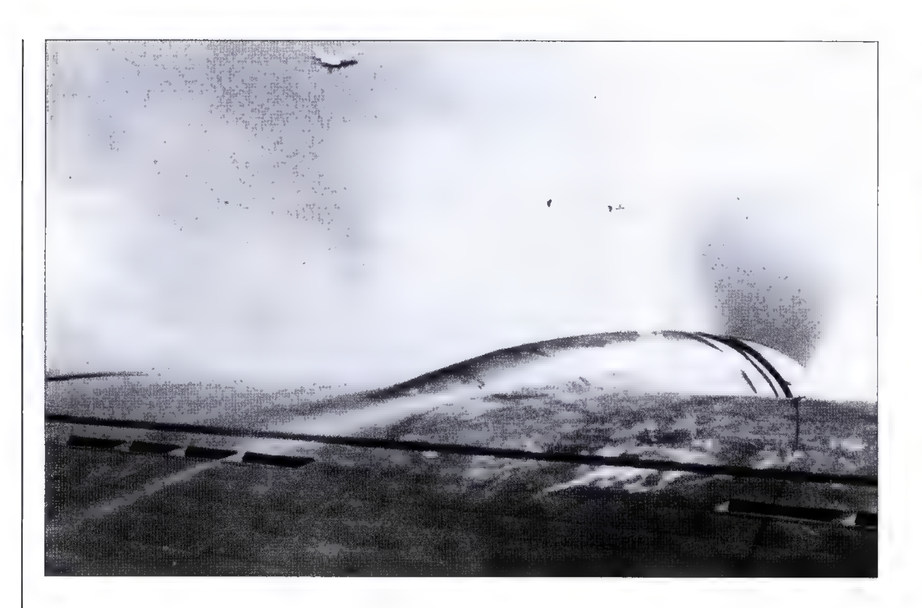
El USS *Oklahoma,* abarloado al exterior del *Maryland,* temblaba por los impactos de torpedos. Los hombres se apresuraron en vano hasta las taquillas de munición, pues estaban cerradas con llave. Después de forzarlas, no había aire comprimido para los cañones, y el barco había empezado a escorarse bastante, cuando fue alcanzado por otros torpedos. Los equipos de rescate empezaron a salvar a marineros atrapados dentro del barco, en los montacargas de munición, y a subirlos a la cubierta. Entonces el oficial al mando, el capitán de fragata J.L. Kenworthy, se dio cuenta del peligro de zozobrar que corría el *Oklahoma.* Cuando la nave recibió el octavo torpedo, Kenworthy dio la orden de abandonar el barco por estribor y de escalar por el lateral antes de que volcase. En tierra, unos 150 tripulantes se encontraban junto al *Oklahoma* cuando le alcanzó el noveno torpedo. En palabras de uno de ellos: «El *Oklahoma* se fue inclinando hasta que giró por completo... el barco volcó», y el casco de la nave quedó expuesto a la luz del día.

El capitán de corbeta F.J. Thomas era el oficial superior a bordo del *Nevada,* y el alférez J.K. Taussig Jr. era el oficial de cubierta y el encargado de la defensa cuando sonó el zafarrancho de combate. Taussig corrió al cañón antiaéreo más cercano. A las 08:05 h, las defensas del *Nevada* hicieron blanco en un avión enemigo que volaba directamente hacia el buque. Sus cañones de 76 mm y las ametralladoras de 12,7 mm abrieron fuego contra el aparato enemigo cuando se disponía a lanzar su torpedo. Lo alcanzaron, pero el piloto pudo todavía largar el torpedo, que, como un rayo plateado pareció cortar el agua mientras dejaba una estela blanca en su trayectoria de colisión con el *Nevada.*

La explosión abrió una brecha en la amura de babor: los compartimentos se inundaron y el buque empezó a escorarse a babor. A las 08:30 h, los bombarderos japoneses empezaron a atacarlo por la aleta de babor. Thomas ordenó inundar la parte opuesta del barco para equilibrarlo. El combustible en llamas del *Arizona* flotaba a la deriva acercándose al *Nevada,* y Thomas ordenó soltar amarras para evitarlo.

Mientras tanto, Taussig fue herido en el muslo, pero rechazó que le asistieran porque estaba mandando el fuego antiaéreo. El teniente de navío Ruff llegó en una lancha, subió a bordo y sugirió a Thomas que siguiese controlando desde una cubierta inferior, que él lo haría desde la principal. Humeando y escorado, con graves dificultades, el *Nevada* se dirigía a la entrada del puerto.

De repente, el *Vestal,* un buque taller abarloado al *Arizona,* abrió fuego. El *Vestal* estaba rodeado de incendios y parecía probable que prendiera fuego. A las 08:05 h, una bomba impactó en la torre n.º 4 de popa del *Arizona,* y otra en el *Vestal.* Ambos buques temblaron.



Un B-17 del US Army Corps llega a Pearl desde el continente. Aviones de esta clase, desprevenidos y desarmados, llegaron a Hawai en pleno ataque japonés. Al fondo de la imagen se observan dos bombarderos japoneses D3A1, no lejos del ala izquierda del B-17.

Hasta entonces, fueron los barcos abarloados a otros los que sufrieron mayores daños, pero ahora llegaban los bombarderos en picado, cuyas bombas empezaron a caer sobre los buques abarloados a los muelles.

Mientras el *Oklahoma* volcaba, el *Arizona* y el *Vestal* fueron atacados de nuevo a las 08:06 h, y la potencia de la explosión en el *Arizona* tiró al suelo a los hombres de los barcos adyacentes: la bomba entró en la santabárbara de proa, y la explosión fue tan potente que los equipos de control de daños a bordo del *Vestal* salieron despedidos del barco por la bola de fuego que generó la erupción desde el interior del *Arizona*. Éste empezó a hundirse. La onda expansiva de la explosión en el *Arizona* apagó los incendios a bordo del *Vestal* como quien sopla una cerilla. Con el puente en llamas, el *Arizona* se hundía como una piedra. La deflagración esparció fragmentos del acorazado, trozos de cuerpos y supervivientes por todo el puerto. En un instante, muchos hombres quedaron irremediablemente atrapados bajo cubierta. En ese momento devastador murieron un total de 1.177 hombres, incluidos el almirante Kidd y el capitán de navío Van Valkenburg. El capitán de corbeta Fuqua se dio cuenta de que el *Arizona* ya no estaba en condiciones de seguir a flote y ordenó a los supervivientes que abandonaran el barco.

Cuando los equipos de bomberos intentaron hacerse con las mangueras en la isla de Ford, no había presión de agua: al hundirse, el *Arizona* había aplastado los conductos del suministro de la isla. Un alférez activó el sistema de extinción de incendios y remojó los tanques de combustible. Al otro lado de los tanques, las baterías antiaéreas del *Neosho* salpicaban el cielo por delante de los aviones en aproximación. Después de que el *Oklahoma* zozobrase, el *Neosho* se preparaba para salir del puerto. Había vaciado su carga de combustible de aviación de alto octanaje sólo unos minutos después de que se produjera el primer ataque aéreo. No obstante, se temía que pudiera explotar y que dañase a los barcos adyacentes, el *Maryland*, el *Tennessee* y el *West Virginia*. Las chimeneas del *Neosho* empezaron a humear y el buque largó amarras a las 08:42 h.

A las 09:00 h, el *Neosho* había dejado atrás la fila de acorazados y los depósitos de combustible de la isla de Ford. Estuvo a punto de ser alcanzado, pero finalmente consiguió llegar a Merry Point Landing, en el Brazo Sureste, a las 09:30 h.

Las sirenas no paraban de sonar. Por todo el puerto se podían escuchar las llamadas de zafarrancho de los intercomunicadores de los buques. Los cazas estadounidenses recibieron orden de interceptar al enemigo. Los buques empezaron a activarse muy lentamente; poco a poco, sus chimeneas emitían cada vez más humo y se podían ver las explosiones del fuego antiaéreo en un cielo lleno de aviones con el distintivo del sol naciente. El *Utah* empezó a hundirse y el *Oklahoma* volcó. Los equipos de control de daños a bordo del *Raleigh* luchaban para mantener el barco a flote y adrizado, mientras las primeras espirales de humo de combustible se elevaban en el cielo matinal de Pearl.

A las 08:00 h, doce B-17 totalmente desarmados que provenían del continente (con los que Tyler había confundido con los aparatos no identificados en la señal del radar) avistaron la isla de Oahu e iniciaron el descenso. Mientras tanto, los dieciocho bombarderos SBD del USS *Enterprise* iniciaban la aproximación a la isla de Ford. Algunos fueron atacados por aviones enemigos y también por las baterías antiaéreas norteamericanas, hambrientas de blancos. Los aviones de ambos bandos se mezclaban en el aire y un torpe fuego antiaéreo intentaba borrarlos del cielo a todos.

El almirante Kimmel observó el principio del ataque desde su residencia. Llamó a su chofer y se apresuró a personarse en el cuartel general. Le acompañaba el capitán de fragata Daubin, del 4.º Escuadrón de Submarinos. Kimmel llegó al cuartel general y vio con desesperación a los aviones enemigos descender en picado y revolotear en círculos como buitres sobre las naves allí atracadas, ahora humeantes. Más tarde dijo: «Mi principal preocupación era el destino que sufrirían mis barcos».

En medio de la batalla aterrizó uno de los SBD del *Enterprise*. Los aviadores Young y Nichol bajaron del aparato en medio de la pista, llena de cráteres, mientras el fuego antiaéreo ennegrecía el cielo. «¡Están disparando a mis chicos!», gritó Young, señalando la llegada de su grupo de bombarderos; «¡díselo a Kimmel!». El fuego amigo derribó un SBD, que cayó al mar, pero su tripulación fue rescatada. Cuatro SBD fueron derribados por cazas Cero. Un SBD fue alcanzado por un «Val», y su tripulación se dio por desaparecida. Otro aparato logró aterrizar en Kauai, en el aeródromo de Burns. El resto llegó a la base naval de la isla de Ford y al aeródromo de Ewa un poco más tarde: los aviones fueron repostados y enviados en busca de la flota japonesa.

Los B-17 del capitán Landon, procedentes del continente, tenían previsto aterrizar en el aeródromo de Hickam en cualquier momento. El comandante de la base, el coronel Farthing, estaba a la espera en la torre de control junto al capitán Blake, su oficial de operaciones, que debía guiar a los B-17 en su aproximación. Un enjambre de aviones llenó el cielo desde el norte, en vuelo bajo y rápido. Algunos pasaron de largo y se dirigieron a la isla de Ford, pero siete de ellos atacaron allí mismo.

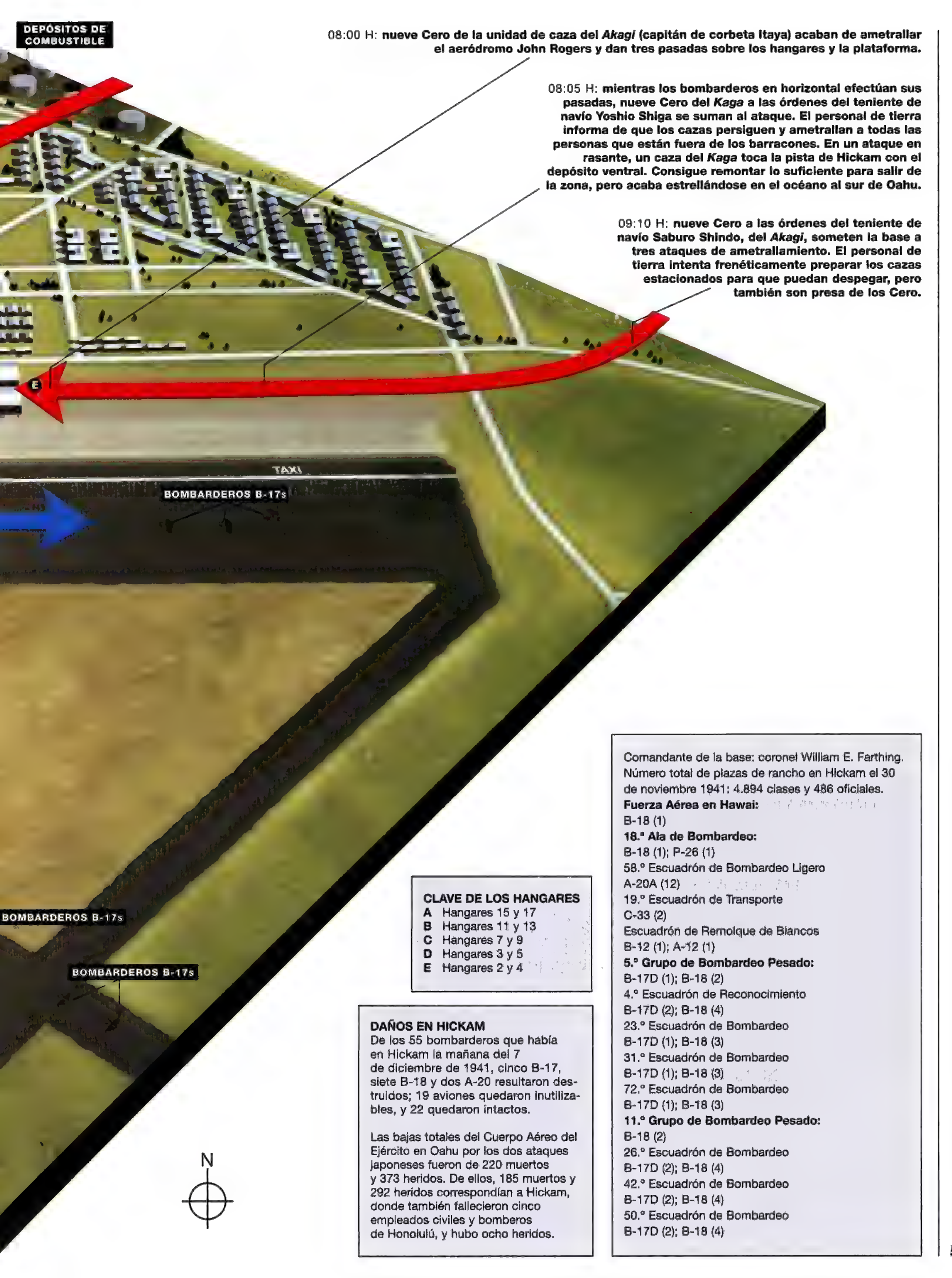
El teniente coronel James Mollison estaba en su casa cuando empezó el ataque. Salió rápidamente y vio a los aviones realizar las primeras pasadas; luego corrió dentro, se vistió y fue al cuartel general. Una vez allí, llamó a la oficina del general Short en Oahu para informarle del ataque. Mollison, para subrayar la importancia de su llamada, tuvo que acercar el auricular del teléfono al exterior para que Phillips (jefe de personal de Short) oyera las explosiones de las bombas.

Las bombas destrozaron el Almacén del Aire de Hawai, un cuatrimotor B-24 en tránsito y dos hangares. Los Cero parecía que iban a por los gran-



ATAQUES SOBRE EL AERÓDROMO DE HICKAM, 07:55-09:20 HORAS

Base de la 18.ª Ala de Bombardeo (que representaba una enorme amenaza potencial para la flota japonesa), el aeródromo de Hickam estaba tranquilo esa mañana de domingo. El personal de tierra se preparaba para la llegada de doce bombarderos B-17 procedentes de California. Sin embargo, los aviones que llegaron a Hickam justo antes de las 08:00 h tenían otras intenciones. En total, las bajas sufridas en ese aeródromo fueron muy superiores a las registradas en las demás bases aéreas de la isla de Oahu, pues los japoneses destruyeron más de una tercera parte del total de aviones estacionados allí. Sobre las 09:30 h habían llegado 45 ambulancias, que evacuaron a muchos de los heridos al hospital general de Tripler.



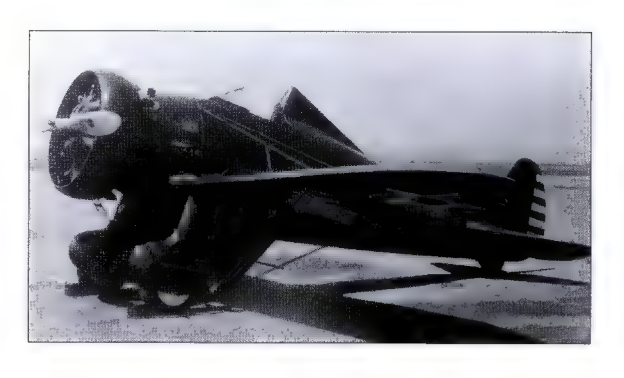
CLAVE DE LOS HANGARES
A Hangares 15 y 17
B Hangares 11 y 13
C Hangares 7 y 9
D Hangares 3 y 5
E Hangares 2 y 4

DAÑOS EN HICKAM
De los 55 bombarderos que había en Hickam la mañana del 7 de diciembre de 1941, cinco B-17, siete B-18 y dos A-20 resultaron destruidos; 19 aviones quedaron inutilizables, y 22 quedaron intactos.

Las bajas totales del Cuerpo Aéreo del Ejército en Oahu por los dos ataques japoneses fueron de 220 muertos y 373 heridos. De ellos, 185 muertos y 292 heridos correspondían a Hickam, donde también fallecieron cinco empleados civiles y bomberos de Honolulú, y hubo ocho heridos.

Comandante de la base: coronel William E. Farthing.
Número total de plazas de rancho en Hickam el 30 de noviembre 1941: 4.894 clases y 486 oficiales.
Fuerza Aérea en Hawai:
B-18 (1)
18.ª Ala de Bombardeo:
B-18 (1); P-26 (1)
58.° Escuadrón de Bombardeo Ligero
A-20A (12)
19.° Escuadrón de Transporte
C-33 (2)
Escuadrón de Remolque de Blancos
B-12 (1); A-12 (1)
5.° Grupo de Bombardeo Pesado:
B-17D (1); B-18 (2)
4.° Escuadrón de Reconocimiento
B-17D (2); B-18 (4)
23.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (1); B-18 (3)
31.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (1); B-18 (3)
72.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (1); B-18 (3)
11.° Grupo de Bombardeo Pesado:
B-18 (2)
26.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (2); B-18 (4)
42.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (2); B-18 (4)
50.° Escuadrón de Bombardeo
B-17D (2); B-18 (4)

des B-17, y las balas japonesas de 7,7 mm alcanzaban a las «fortalezas volantes» allí donde estuvieran estacionadas. El capitán B.E. Allen no pudo arrancar los cuatro motores de su B-17, pero fue capaz de apartar su avión lejos de los demás que eran masacrados. El personal de tierra también pudo salvar algunos aparatos de ser pasto de las llamas.



El US Army Air Corps tenía todo tipo de aviones en sus diversos aeródromos, incluso este obsoleto caza P-26 Peashooter, que estaba en Wheeler. Es evidente su parentesco con los aviones de carreras de la década de 1930.

Los B-17 del capitán Landon llegaron a Hickam justo cuando el ataque japonés estaba en su punto álgido. Con la tripulación mínima, desarmados y bajos de combustible, después del largo vuelo desde el continente, volaban a ciegas hacia una cacería de patos. Algunos cazas japoneses ignoraron los aparatos en tierra, y abrieron fuego contra los B-17 que llegaban a Hawai. Éstos se dispersaron en todas direcciones para evadir a sus atacantes. Tres Cero se pegaron a la cola del B-17 de Landon durante su maniobra de aterrizaje y le sometieron a un fuego intenso. Otros pilotos de B-17 también fueron atacados por fuego amigo y enemigo a la vez, en sus intentos de aterrizar por toda la isla. Todos consiguieron posarse en un aeródromo u otro. Cuando se despejó el humo, más de la mitad de los aparatos en Hickam estaban ardiendo o habían quedado reducidos a chatarra.

A las 07:55, el capitán Frank W. Ebey, del 55.° Grupo de Artillería de Costa de Fort Kamehameha, soltó el libro que estaba leyendo cuando empezó el primer ataque y gritó a su sargento para que preparase las ametralladoras. Las armas estaban colocadas en la pista de tenis y disparando contra el enemigo sobre las 08:10 h. Entre hombres de Ebey y los del USS *Helm*, que intentaba salir a mar abierto, alcanzaron al Cero que iba de punto de Itaya, que se precipitó sobre Fort Kamehameha.

La emisora de radio KGMB interrumpió su emisión y transmitió: «¡Todo el personal del Ejército, la Armada y la Infantería de Marina a sus puestos de combate!». En el puerto, el *West Virginia* empezó a escorarse fuertemente a babor, cuando fue alcanzado dos veces; los impactos de las bombas fueron tan consecutivos que el segundo pareció ser consecuencia del primero, y prendió fuego en la torre n.° 3. El capitán de navío Bennion, en el puente del *West Virginia*, fue mortalmente herido por la metralla de un impacto en el cercano *Tennessee*. El teniente White y el marinero Doris Miller (campeón de boxeo de la Flota) intentaron trasladar a Bennion a lugar seguro, pero carecían de camilla, y mientras esperaban se pusieron a servir dos ametralladoras del buque. Un sanitario se ocupó de la herida de Bennion y fue informando al capitán de navío de lo que estaba pasando, hasta que éste falleció momentos después. Antes del final de la jornada, el *West Virginia* iba a encajar nueve torpedos y dos impactos de bombas.

A las 08:12 h, el almirante Kimmel envió un mensaje a la Flota del Pacífico y a Washington: «Las hostilidades con Japón han empezado con un ataque a Pearl Harbor». Tres minutos más tarde, la KGMB transmitió otro mensaje al personal militar de personarse en sus puestos de combate.

En el puerto, todo el mundo había sido cogido por sorpresa, como patos de una barraca de feria. Sin embargo, a través del humo y las llamas, apareció una esperanza para los marineros y el personal que eran testigos de la devastación: un destructor había conseguido dejar atrás el humo y se dirigía hacia la entrada del puerto. El USS *Helm* se abría camino hacia mar abierto y abandonaba Pearl Harbor a las 08:17 h, cuando avistó un pequeño submarino en el exterior de la entrada. El *Helm* abrió fuego contra el subma-



Hay una gran controversia acerca de esta fotografía. Se ha sugerido que estos aviones eran bombarderos en picado SBD del USS *Enterprise*, derribados al principio del ataque japonés. Después del ataque, en el aeródromo de Ewa se encontraron restos de algunos de estos aparatos destruidos.

rino, pero erró el blanco. El submarino chocó contra un arrecife, aunque consiguió liberarse e iniciar la inmersión mientras el *Helm* le disparaba infructuosamente.

Eran las 08:25 h. En Honolulú, los bomberos, abrumados por llamadas de socorro, habían acudido al aeródromo de Hickam. Los aparatos enemigos ametrallaron a los vehículos: cuatro bomberos resultaron muertos y seis, heridos. Cinco minutos después, la KGMB realizó una tercera llamada al personal militar disponible para que acudiera a la base.

En Honolulú abundaban los rumores. Civiles, personal militar, funcionarios del Estado, hawaianos, caucásicos y japoneses-americanos, gente de todas las edades, contemplaban boquiabiertos el panorama en el puerto. Algunos creyeron que las explosiones y los aviones en vuelo rasante eran parte de maniobras de entrenamiento del Army Air Corps; otros pensaron que debía tratarse de una explosión accidental en los depósitos de combustible de la base. Aun así, algunos se percataron de que la isla estaba siendo atacada y temieron una invasión inminente. Muchos ciudadanos observaron el «espectáculo aéreo» sobre Pearl Harbor y Schofield, sin darse cuenta de la situación. Ráfagas de ametralladora y algunas bombas alcanzaron la ciudad, y causaron un estado de enorme crispación y estupor entre los civiles. La policía dio instrucciones a los ciudadanos de mantener la calma y volver a sus hogares. Después de ponerse en marcha desde el Brazo Este, el destructor *Monaghan* se dirigió al suroeste, hacia la entrada del puerto. Las emisoras locales en sus primeros informes afirmaron que Pearl Harbor estaba siendo atacado por aviones enemigos con distintivos del sol naciente.

El almirante Kimmel contemplaba la batalla cuando una bala perdida hizo trizas la ventana de su oficina, le alcanzó en el pecho y le empujó unos pasos hacia atrás. Los hombres a su alrededor quedaron atónitos al ver cómo Kimmel se agachaba y recogía la bala. El almirante la observó con detenimiento y dijo: «si me hubiera matado habría estado bien empleada».

LA SEGUNDA OLEADA

En realidad no hubo interrupción entre la primera y la segunda oleadas de ataque, sólo una pausa momentánea en el bombardeo antes de que se reanudara la lluvia mortal. De muchos buques salían espesas columnas de humo; otros estaban escorados o mostraban el óxido de sus quillas; y, si no hubiesen sabido dónde estaba su objetivo, los pilotos de la segunda oleada japonesa podrían haberse guiado por la humareda que tiznaba el cielo.

En el Brazo Este de Pearl Harbor, el capitán de corbeta Bill Burford, del destructor *Monaghan*, estaba llevando su buque al sur-suroeste, hacia la salida del puerto, para localizar al *Ward* y darle apoyo. El humo oscurecía la ruta de los barcos que pretendían alcanzar la seguridad del mar abierto y que atestaban el estrecho canal de salida. Delante, el *Curtiss* estaba atracado en el Brazo Medio y señaló al *Monaghan* la presencia de un submarino japonés. Los cañones de 127 mm y las ametralladoras de 12,7 mm del *Curtiss* abrieron fuego contra el submarino a las 08:39 h. Una granada perforó la torre y mató al comandante. Al observar las acciones del *Curtiss*, el *Monaghan* intentó también abrir fuego, pero estaba sin ángulo: un momento

Los acorazados *West Virginia* y *Tennessee* estaban amarrados uno junto al otro. Los aviones japoneses los atacaron repetidamente, sumiéndolos en espesas columnas de humo junto a los barcos que fueron en su ayuda.



El *Nevada* acabó embarrancando en Punta Waipio a última hora de la mañana del 7 de diciembre. A media mañana, fue remolcado de Punta Hospital a Punta Waipio para evitar que obstruyera el canal norte. En la foto, el remolcador *Hoga* combate el fuego en la proa del *Nevada*.



más tarde, uno de los hombres de guardia informó de haber avistado dos torpedos rompiendo la superficie del agua. Otro buque cercano disparó sobre el submarino, y el *Monaghan* tomó deliberadamente rumbo de colisión contra él. El submarino estaba tocado y emergió en el momento justo para que el *Monaghan* lo embistiera por el costado. Después del choque, el *Monaghan* lanzó una carga de profundidad, pese al riesgo de dañar su propia popa. En el intento de embestir al submarino, el *Monaghan* había puesto rumbo directo a Beckoning Point y rozó levemente el fondo. El buque dio retromarcha mientras otros destructores pasaban junto a él y por fin consiguió salir a mar abierto justo en el momento en que llegaba la segunda oleada de aviones japoneses.

La primera oleada japonesa apenas sufrió bajas, pero la segunda tuvo que vérselas con la furia de la resistencia estadounidense. Al principio sorprendida y herida, ahora la defensa aérea estaba decidida a tomarse la revancha.

Dos pilotos del Ejército, los alféreces George Welch y Kenneth Taylor, habían estado bailando y jugando al póquer la noche anterior en Wheeler. La mañana siguiente, a las 07:51 h, todavía cansados, después una noche de fiesta, oyeron los primeros disparos y explosiones de las bombas cercanas. Al salir, vieron aviones enemigos en vuelo rasante, con el distintivo del sol naciente en las alas. En seguida llamaron al aeródromo de Haleiwa, en el norte de Oahu, y ordenaron que preparasen sus dos cazas Curtiss P-40. Subieron al coche de Taylor y se dirigieron a toda velocidad hacia el aeródromo. Durante el viaje, los cazas japoneses les acecharon, ametrallándolos. Fueron a toda prisa por la sinuosa carretera no sólo para llegar cuanto antes al aeródromo, sino también para esquivar las ráfagas japonesas. Si consiguieran despegar... Taylor y Welch subieron a sus dos cazas y lograron estar en el aire poco después de las 09:00 h. Harry Brown y su compañero de habitación, John Dains, recogieron al jefe del escuadrón, Bob Rogers, y siguieron a Taylor y Welch. Dains logró despegar en el siguiente P-40. Un bombardero en picado japonés sobrevoló el coche de John Webster, que se dirigía al norte, y ametralló un caza P-36 en el aeródromo de Haleiwa. Brown y Rogers despegaron en sendos P-36, y a continuación hizo lo propio Webster en un P-40.



El aeródromo de Bellows sufrió daños durante el ataque. Este P-40 intentó despegar al amanecer del 8 de diciembre y chocó con otro avión. Al fondo, un soldado en uniforme de faena charla con unos aviadores.

En el puerto, el USS *Alwyn* empezó a navegar hacia la salida. Las bombas caían a su alrededor, y el barco avanzaba lentamente. Una bomba cayó justo al lado de la popa, desplazando el buque contra una boya de amarre y una de sus hélices quedó dañada. Como la mayoría de los oficiales estaban en tierra, el buque era mandado por alféreces de fragata; salió a mar abierto a las 09:32 h. El comandante del barco seguía al buque en una lancha, intentando incorporarse a él, pero no se detuvieron para recogerle por temor a la presencia de submarinos japoneses.

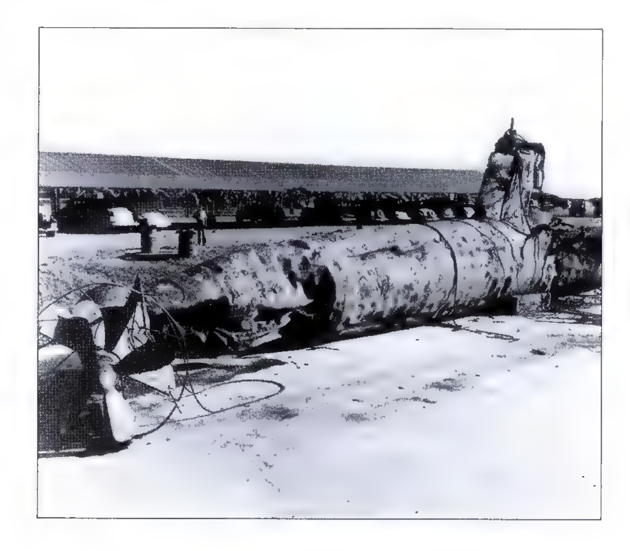
Al mismo tiempo, el acorazado *Nevada*, dañado de gravedad, andaba a duras penas alejándose de su amarradero al noreste de la isla de Ford. El humo dificultaba la visibilidad mientras sus hélices se abrían camino hacia el mar. El viento silbaba en la proa, destrozada, que presentaba un enorme boquete. No obstante, Thomas y Ruff estaban decididos a sacarlo a mar abierto.

El coronel Wedington, en Bellows, estaba preparado para el segundo ataque. Un B-17 llegó con tres heridos a bordo, tomó tierra a media pista y se salió de la misma por cabecera. El aeródromo fue ametrallado por un caza solitario que abandonó el área a las 08:30 h. Desde entonces, los hombres se habían apresurado a dispersar los O-47 y O-49 del 86.° Escuadrón de Observación y a rearmar los cazas P-40 del 44.° Escuadrón de Persecución.

La segunda oleada del capitán de corbeta Shimazaki llegó cerca de Kaneohe a las 08:55 h, con 54 bombarderos en horizontal, 78 bombarderos en picado y 36 cazas. Fuchida todavía sobrevolaba los barcos en llamas para evaluar los resultados del ataque. A petición del almirante Nagumo, Fuchida permaneció en la zona para evaluar el ataque de Shimazaki, lo cual permitiría a Nagumo tomar una decisión sobre una posible tercera oleada de ataque.

Los 18 bombarderos en horizontal del *Shokaku*, comandados por Ichihara, atacaron Kaneohe a las 08:55 h, escoltados por nueve Cero del *Soryu* (teniente Iida) y los Cero del *Hiryu* (Nono). Los bombarderos en horizontal atacaron la pista y los hangares, destruyendo los aparatos en su interior. Después de una pasada, Nono se llevó sus ocho Cero más al sur, contra Bellows, a donde llegaron a las 09:00 h. Seis de ellos ametrallaron el aeródromo mientras que otros

Este submarino de bolsillo biplaza japonés fue llevado hasta cerca de Pearl por un submarino de gran tonelaje. Averiado por una carga de profundidad y embestido por el *Monaghan*, fue reflotado para poder estudiarlo.



El aeródromo de Kaneohe fue atacado por aviones japoneses que ametrallaron las pistas, los hangares y los hidroaviones PBY amarrados en el muelle. En la foto, un hidrocanoa de patrulla PBY ardiendo frente a un hangar.



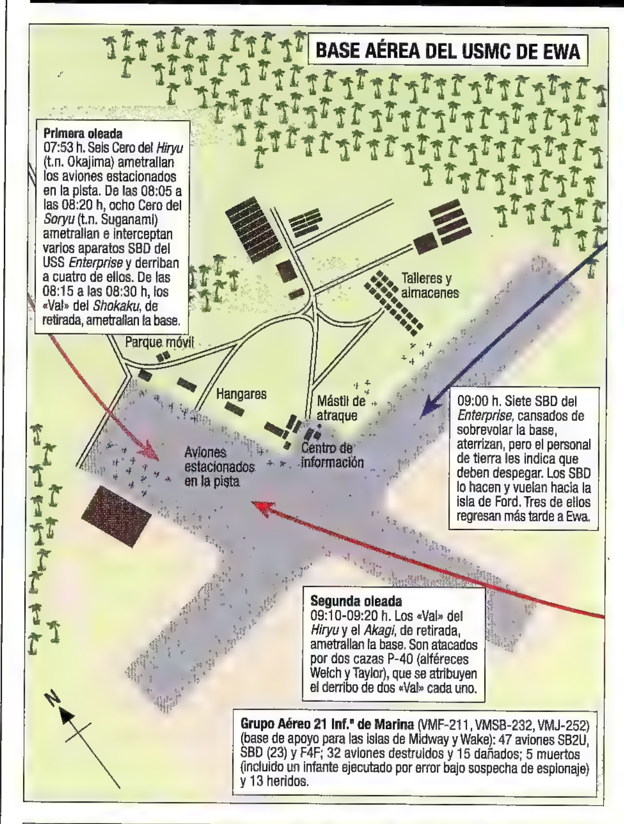
dos perseguían a los cazas que intentaban despegar. Los O-47 fueron pasto de las balas, un camión cisterna explosionó y el P-40 de Whiteman fue abatido cuando intentaba despegar. Bishop logró levantar el vuelo mientras Whiteman se estrellaba, pero fue presa fácil para los cazas japoneses, que se pusieron a su cola antes de que pudiera ganar altitud. Bishop sobrevivió, pues logró posar su avión cerca de la playa y salió de él nadando. Los seis Cero malgastaron munición ametrallando al bombardero B-17 que, ya fuera de combate, yacía más allá de cabecera de pista.

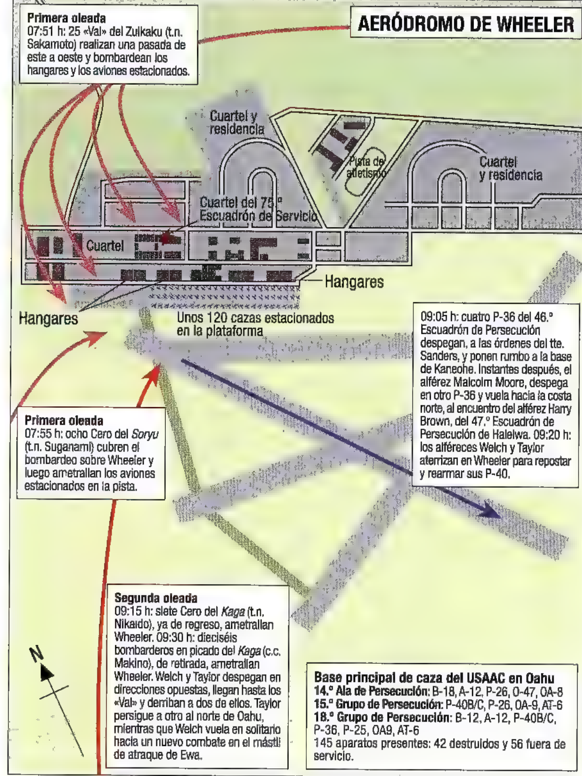
Los hermanos Gordon y Earl Jones habían sido destinados a Kaneohe el 2 de diciembre de 1941, y sólo cinco días después estaban recibiendo su bautismo de fuego. Entre la primera y la segunda oleadas, lucharon contra el fuego y ayudaron a trasladar los aparatos todavía enteros a puntos más seguros. Cuando empezó el ataque, no había motivo para creer que la segunda oleada iba a ser distinta de la primera, como Gordon comentó: «Cuando esta nueva oleada de cazas atacó, se nos ordenó ponernos a cubierto. La mayoría de nosotros corrió hasta el hangar más próximo, sin embargo, el bombardeo nos hizo caer en la cuenta de que el hangar no era el lugar más seguro para refugiarnos, y muchos de nosotros corrimos hacia un club de oficiales abandonado, y nos escondimos debajo, hasta que también fue ametrallado. Me arrastré hasta que pude salir de allí, y tal como me

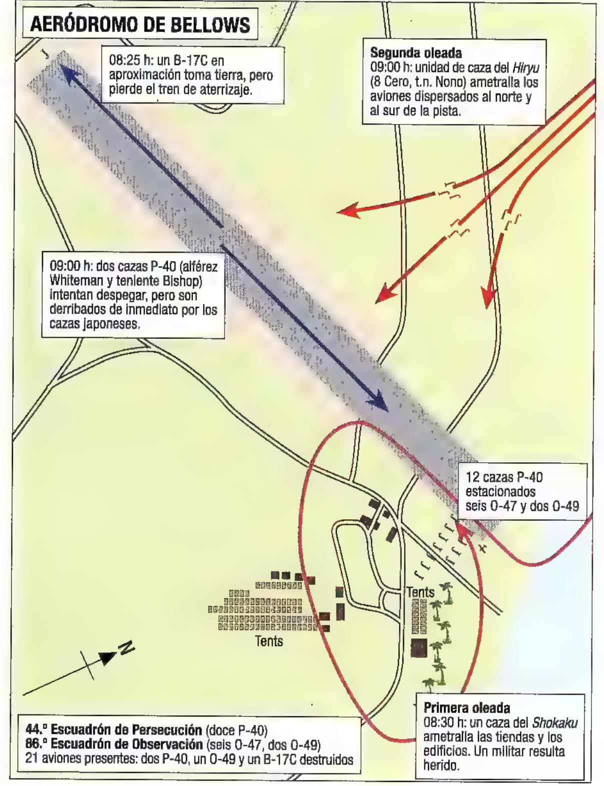
Este Clipper está amarrado de modo similar a como lo estaban los hidrocanoas PBY de Kaneohe, a 23 m de la orilla. Pero, a diferencia de los PBY, que fueron todos destruidos en el agua o en las pistas, no había ningún Clipper en todo Hawai, a pesar de que se esperaba la llegada de uno.



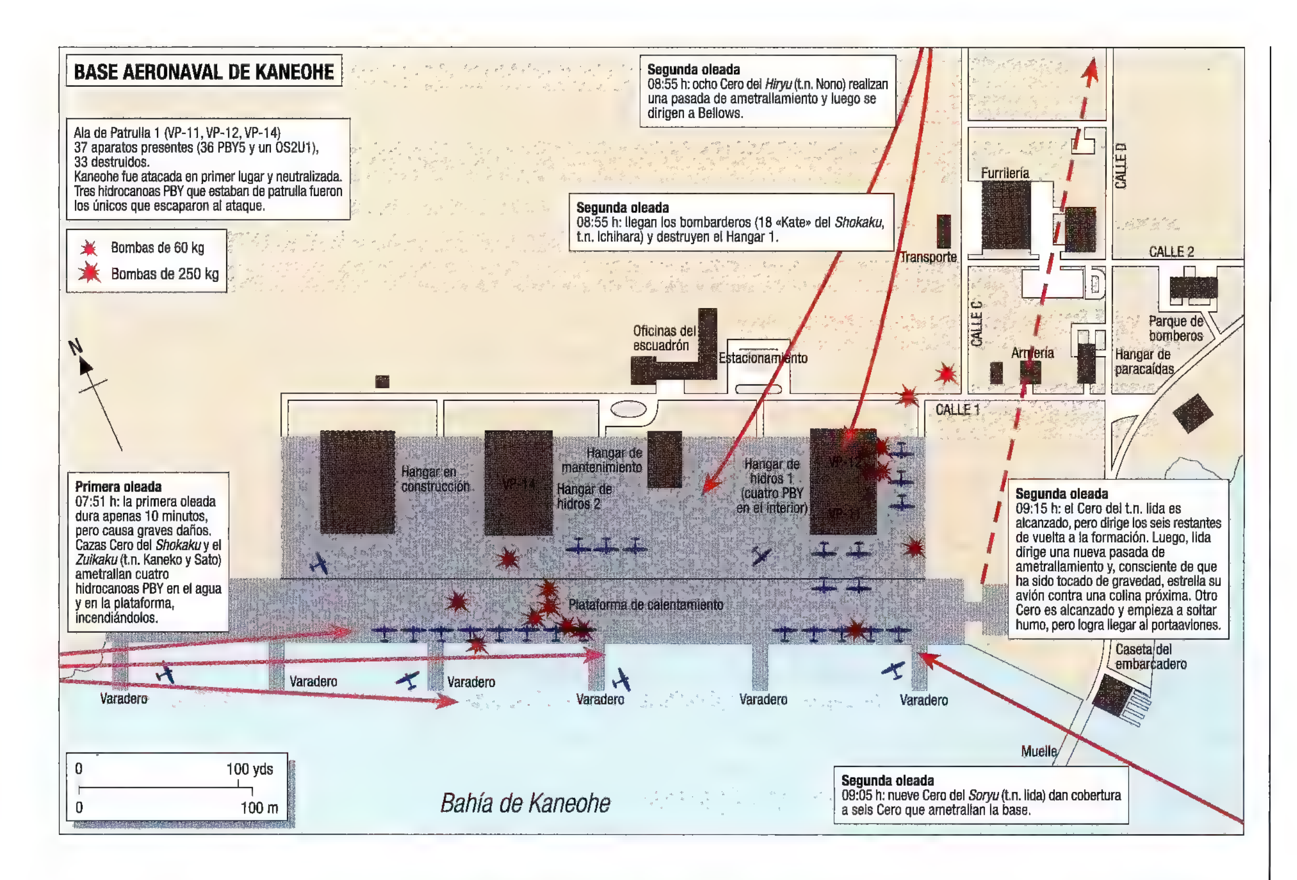
ATAQUES A EWA, WHEELER Y BELLOWS







Los ataques a las bases aéreas de Oahu fueron muy importantes. Si los cazas estadounidenses hubieran podido despegar en número suficiente y responder al ataque de forma coordinada, su reacción habría podido dejar a la fuerza de ataque japonesa aislada en el mar, sin aviones, a expensas de un contraataque devastador.



El ataque a la base aeronaval de Kaneohe fue especialmente devastador. Una combinación de ametrallamientos de los Cero y bombardeos en alfombra de los «Kate» destruyó la mayoría de los hidrocanoas PBY allí estacionados. (Con la amable autorización del señor John S. Kennedy, autor de *The Forgotten Warriors of Kaneohe*)

habían dicho, me quité el uniforme blanco para no llamar la atención de los japoneses. Entonces me escondí en un enorme arbusto de espinas... por algún motivo me sentí mucho más seguro allí que durante el resto del tiempo que duró el ataque». La mayoría de hombres en Kaneohe sólo podían intentar cobijarse hasta que hubiera pasado la devastadora oleada.

El armero jefe John William Finn, un veterano con 15 años de servicio en la Armada, estaba al cargo de las ametralladoras del escuadrón estacionado en Kaneohe, pero el domingo 7 de diciembre era su día libre. A pesar de ello, el ruido de las ametralladoras le despertó de golpe, y condujo a toda prisa desde el cuartel hasta los hangares y su polvorín para ver qué pasaba. Enloquecido por la escena de caos y devastación que observó, montó y abrió fuego sucesivamente con dos ametralladoras, de 7,62 y 12,7 mm, en plena plataforma, completamente al descubierto, a pesar del intenso fuego de ametralladora enemigo. Más tarde comentó: «Estaba tan furioso que no tenía miedo». Finn fue alcanzado varias veces por la metralla de las bombas, cuando devolvía valientemente el fuego japonés, mientras otros marineros le abastecían de munición. John Finn recibió más tarde la Medalla del Honor del Congreso por el valor que demostró más allá del deber. Incluso, después de recibir los primeros auxilios, insistió en volver a su puesto para supervisar el rearme de los hidroaviones PBY que estaban de regreso y que habían escapado de la devastación en Kanehoe.

Los bomberos que luchaban contra las llamas también fueron ametrallados. Uno de sus camiones fue alcanzado y chocó contra un hangar, que se incendió por la explosión. Sin embargo, para el teniente de navío Iida la misión no iba a ser un éxito completo, pues, de repente, su caza hizo un extraño: había sido alcanzado por el fuego antiaéreo y perdía combustible.

Iida miró los instrumentos y se dio cuenta de que el problema era serio. Alabeó y con la mano señaló el suelo para indicar que iba a estrellar su avión contra el enemigo. Su Cero pasó rozando el edificio de la armería (que probablemente era su objetivo) y se estrelló contra la colina que había detrás, cerca de la residencia de oficiales. Algunas fuentes dicen que Iida ya estaba muerto antes de que su avión se estrellase. Arthur W. Price, que estaba en Kaneohe esa mañana, lo comenta así: «Pudimos recuperar algunos documentos del avión, como un mapa... luego supimos que éste identificaba por error el depósito de agua como uno de combustible. Los pilotos japoneses lo habían ametrallado y, claro, no habían sido capaces de incendiarlo. Es probable que esto les confundiese».

Dieciocho militares estadounidenses y un civil perecieron en el ataque a Kaneohe ese día: fueron enterrados al este de Mokaku Point al día siguiente. El 8 de diciembre se celebró en Kaneohe una ceremonia por el teniente de navío Fusata Iida. Su cuerpo fue repatriado a Japón después de la guerra.

A pesar de la pérdida de Iida, el ataque a Kaneohe había cumplido su cometido. Tres hidroaviones PBY estaban de patrulla, pero de los restantes, 33 fueron destruidos. Los demás Cero empezaban a rehacer la formación para volar hacia Wheeler cuando, de repente, empezaron a abrirse agujeros en sus aparatos: ¡estaban siendo atacados! Cazas estadounidenses les perseguían y abrían fuego contra ellos. Cuatro pilotos del 46.° Escuadrón de Persecución, incluido el teniente Lewis Sanders, habían conseguido despegar en sus P-36 desde Wheeler y habían puesto rumbo a Kaneohe. Iyozo Fujita, segundo al mando de Iida, derribó el P-36 de Gordon Sterling, pero abandonó el combate con daños, junto a otros dos Cero igualmente tocados. En la costa norte, el grupo fue atacado por otros dos P-36 y Fujita no pudo hacer nada por sus dos compañeros, que fueron derribados. Fujita consiguió a duras penas llegar al *Soryu*. Sterling y su P-36 continúan desaparecidos en la actualidad.

Los nueve Cero de Nikaido, procedentes del *Kaga*, volaron hasta la isla de Ford junto a nueve bombarderos del *Shokaku*, se separaron para ametrallar Hickam en apoyo de Shindo y a continuación se dirigieron al aeródromo de Wheeler.

Shindo y sus nueve cazas del *Akagi* escoltaron a los bombarderos de Shimazaki, del *Zuikaku*, por la costa sur de la isla de Oahu y de ahí al aeródromo de Hickam, que bombardearon en alfombra. Como la antiaérea estaba ocupada con los bombarderos, Shindo llevó sus cazas en rasante para ametrallar las instalaciones, los aparatos dispersos, los edificios técnicos y las oficinas.

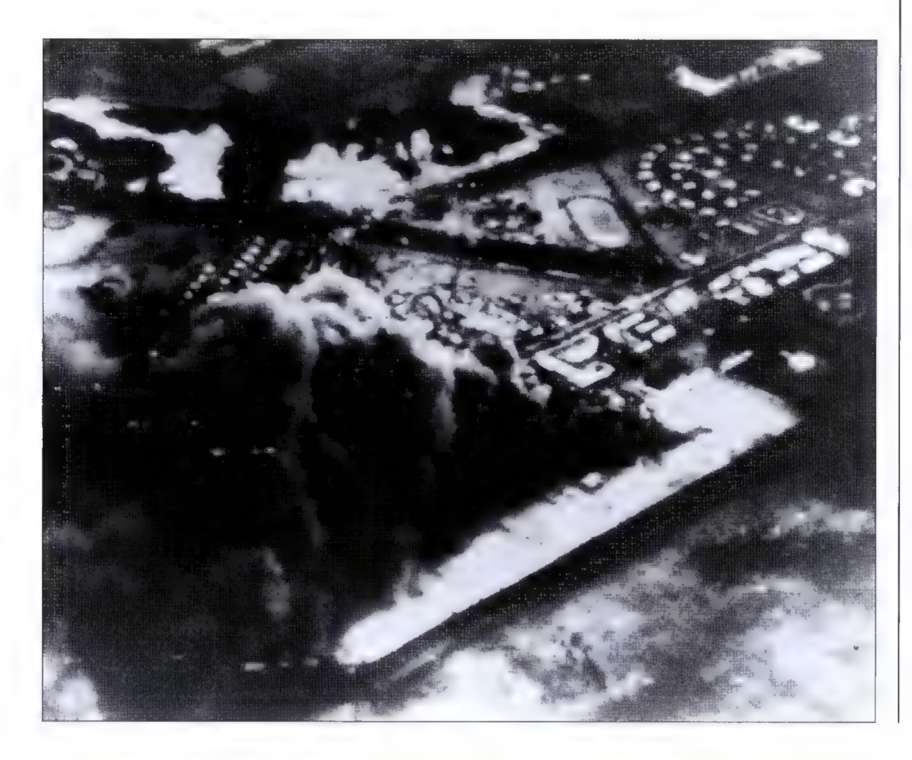
Los bombarderos del *Zuikaku* se encontraron con un fuerte fuego antiaéreo. Pretendían alcanzar el cuartel de la tropa y el comedor. Volando sobre las nubes, atravesaron el fuego antiaéreo para lanzar su cargamento mortal. Algunas bombas no llegaron al objetivo y cayeron sobre el campo de béisbol; otras pasaron de largo y alcanzaron la plaza de armas. A esa altitud, la identificación correcta de los objetivos resultaba ya una ardua tarea en condiciones óptimas; ellos volaban sobre objetivos cubiertos por una espesa humareda y con explosiones y trazadoras de la antiaérea por todas partes. Más de un bombardero regresó a su portaaviones silbándole el viento por numerosos agujeros de bala, pero todos consiguieron volver.

Los bombarderos en picado del capitán de corbeta Egusa, que cargaban bombas de 250 kg, se llevaron la peor parte. Encargados del trabajo sucio, debían eliminar los objetivos que quedaban y alcanzar a los acorazados que la primera oleada había fallado. Sin embargo, ya no contaban con el ele-

mento sorpresa: los estadounidenses estaban preparados, armados y furiosos. Al llegar a Oahu, el fuego antiaéreo no se hizo esperar y se fue cerrando sobre los aviones japoneses, cuyos tripulantes empezaron a sentirse desconcertados. El teniente de navío Abe comentaría después: «El fuego antiaéreo empezó a aproximarse, y me entraron escalofríos». La visibilidad era casi nula, lo cual obligó a abandonar los planes de bombardeo preparados con tanta meticulosidad. En su lugar, los hombres de Egusa decidieron atacar blancos de fortuna. Los pilotos se lanzaron en picado entre el humo y las llamas, recuperando a baja altitud visibilidad para intentar detectar objetivos. Durante el ataque no sintieron miedo, pero más de uno admitió haber temblado al regresar al punto de reunión después de soltar las bombas.

Pearl Harbor estaba cubierto por el combustible en llamas y columnas de humo oscurecían el cielo sobre las retorcidas estructuras de los barcos que habían recibido un duro castigo por parte de los bombarderos japoneses. Los rezagados y los supervivientes fueron reunidos en centros de asistencia o en los cuarteles. En los pocos momentos de calma entre explosión y explosión, cuando cesaba el fuego antiaéreo y sólo se oía el ruido sibilante de las bombas y el crujir de las llamas, era como si de repente una extraña sordera hubiera afectado a todo el mundo.

Egusa inició su bombardeo en picado a las 09:05 h e hizo blanco en el *New Orleans.* Sus dos puntos soltaron sus bombas sobre el *Cassin* y el *Downes,* que estaban en el dique seco. Los barcos empezaron a arder en seguida, y tuvieron que ser evacuados. En cuestión de minutos, el *Cassin* reventó por una explosión en una santabárbara que lo tumbó por babor sobre el *Downes.* Cuatro bombas dieron en el *Shaw* y provocaron un enorme incendio. Otro bombardero en picado hizo blanco en la banda de estribor del *Pennsylvania,* a las 09:07; el impacto provocó daños estructurales de poca importancia, pero mató a 18 hombres e hirió a otros 30.



El aeródromo de Wheeler y el cercano cuartel de Schofield fueron atacados repetidamente por los aviones japoneses, pero siguieron siendo utilizables. El humo que se aprecia en la foto proviene de los aparatos en llamas en la plataforma de los hangares.





El maestro armero John William Finn era el encargado de las ametralladoras del escuadrón que había en la base aeronaval de Kaneohe. A pesar del enorme riesgo para su integridad física, logró montar dos ametralladoras, de 7,62 y 12,7 mm, en la plataforma de estacionamiento, completamente al descubierto, mientras otros marineros, incluido el suboficial Robert Peterson, le abastecían de munición. Finn alternó ambas ametralladoras, pero se mantuvo más tiempo en la de 12,7 mm por su mayor facilidad de recarga y potencia de fuego. A pesar de ser herido en varias ocasiones por metralla de las bombas, Finn logró hacer mella en los aviones atacantes, a los que alcanzó en las alas y el fuselaje. El Cero del teniente de navío Iida fue uno de ellos, y se estrelló en una colina próxima a la residencia de oficiales. (Jim Laurier)

El USS *Blue* se encaminaba a la salida del puerto. Dos «Val» japoneses lo siguieron y recibieron fuego de ametralladora de 12,7 mm. Uno fue derribado ya fuera del canal, mientras que el *Blue* conseguía llegar a mar abierto e iniciar la patrulla. El barco obtuvo un contacto de sonar, al que respondió con cargas de profundidad. Un rastro de burbujas y una estela de combustible de unos 60 m sugerían que las cargas habían hecho blanco.

El crucero *Honolulu* fue atacado a las 09:20 h. Los bombarderos en picado de Egusa soltaron varias bombas sobre el amarradero B17. Una de ellas falló por poco, pero causó graves inundaciones en el barco. La conmoción por la explosión submarina fue tan fuerte que el *St. Louis*, fondeado al este, en el amarradero B21, se balanceó violentamente por el oleaje.

Los bombarderos en picado eligieron los barcos de mayor tamaño. El *Raleigh* había sobrevivido a la primera oleada, pero ahora quedó destrozado por un impacto directo. La bomba atravesó la cubierta, pero no alcanzó los tanques de combustible de aviación. El *Raleigh* se tambaleó y amenazaba con volcar. Si se mantuvo a flote fue gracias a la pericia de su comandante.

La presencia de Welch y Taylor se hizo notar en el mástil de atraque de Ewa. Taylor alcanzó a dos de los bombarderos en picado del *Hiryu* y del *Akagi*, que estaban ametrallando. Taylor abrió fuego contra el avión que tenía delante, pero fue tocado por el que llevaba justo detrás. Welch también se atribuyó dos victorias. Ambos aterrizaron en Wheeler para repostar y rearmase.

El *Vestal* y el *Oglala* tenían problemas. El fuego amenazaba con llegar al *Vestal*, que si no se movía corría el riesgo de resultar destruido. Un remolcador lo apartó del *Arizona*, que estaba en llamas. El *Vestal* avanzaba con dificultad y empezó a escorar a estribor. A las 09:05 h, Young dijo que el *Vestal* estaba «mal y que lo mejor sería vararlo en la playa». Embarrancó en un arrecife de coral en Aiea a las 09:45 h. El *Oglala* no tuvo tanta suerte. Abarloado al *Helena* en el muelle 1010, sus juntas se abrieron por la explosión del torpedo que impactó en aquél y empezó a escorarse poco a poco. A las 09:30 h, sus cubiertas estaban tan inclinadas que no se podía caminar sobre ellas, y Furlong ordenó a la tripulación que abandonara el barco. Poco después el *Oglala* zozobró y tocó fondo por el costado de babor. Al mismo tiempo, el USS *Shaw* saltaba como un potro salvaje a causa de diversas explosiones



Una de las aterradoras imágenes que presenciaron quienes se encontraban en Pearl Harbor: un bombadero japonés «Val», con los aerofrenos extendidos, vira y se dirige hacia ellos. El fuego antiaéreo tizna el cielo, pero el «Val» pasa a través de él sin ser alcanzado. Obsérvese lo próximo que está a la cámara: muchos «Val» atacaron en vuelo muy rasante, dependiendo de la valentía y la habilidad del piloto.



En esta imagen tomada desde la isla de Ford, el *Nevada*, pesado de proa, se aleja de la isla y se adentra en el canal en su intento de alcanzar la relativa seguridad del mar abierto.

Mientras el *Nevada* (del que se distinguen sus torres en la esquina inferior derecha) lucha contra los incendios de a bordo, llega un remolcador para ayudarle (en primer plano, a la derecha), al tiempo que un impacto directo en la santabárbara del destructor *Shaw* provoca una tremenda explosión.



internas que le arrancaron toda la proa. El aire se llenó de chatarra volante que fue a parar tan lejos como a la isla de Ford, donde se encontró su sirena.

A través del humo se vio avanzar una proa: el *Nevada* se movía hacia el sur. Minutos antes había recogido a algunos supervivientes del *Arizona* mientras ganaba velocidad. En el puerto había pocos barcos en movimiento, pero el *Nevada* era uno de ellos. Estaba gravemente averiado, pero no fuera de combate. Bombarderos «Val» del *Kaga*, mandados por Makino, localizaron el *Nevada* pasando frente al muelle 1010 y se dieron cuenta de que intentaba salir a la mar. Era demasiado bueno para ser cierto: se trataba de un objetivo, pero no uno cualquiera, sino un acorazado que, además, podía bloquear el puerto si lograban hundirlo en la entrada. Se lanzaron en picado sobre él y le arrojaron doce bombas. Ocho de ellas le cayeron cerca.



La «fila de acorazados» era una suerte de caseta de tiro al blanco. En esta foto se ven: el *Oklahoma* volcado (a la izquierda); el *Maryland*, detrás de él; y el *West Virginia* en llamas (a la derecha), hundido junto al ya dañado *Tennessee*.



Justo después de las 09:00 h, el *Nevada* pasó por el muelle 1010 en su intento por ponerse a salvo en mar abierto. Ya había recibido un impacto de torpedo en el amarradero, pero ahora la segunda oleada de aviones japoneses (bombarderos en picado «Val» del portaaviones *Kaga*, mandados por el teniente de navío Saburo Makino) se cebaba en él. Algunos llegaron del suroeste y otros del sureste, con la idea de dispersar el fuego antiaéreo estadounidense. El *Nevada* recibió diversos impactos en el intenso ataque. Poco después, Thomas, su comandante en funciones, decidió varar el buque en Punta Hospital para evitar que bloquease el canal e impidiese la huida a otros barcos. (Adam Hook)





Imagen tomada desde el muelle 1010 hacia el dique seco n.º 1: el minador *Oglala* volcado (en primer plano) y el crucero ligero *Helena*, escorado por un impacto de torpedo; tal es la devastación causada por el ataque japonés. El buque insignia *Pennsylvania* está envuelto en el humo de los destructores *Cassin* y *Downes*, amarrados frente a él.

La metralla de las explosiones se clavó en los laterales del barco y levantó columnas de agua a ambas bandas, que dejaron las cubiertas empapadas. Parecía que podría escapar sin más daños, cuando una bomba explotó delante del castillo de proa. La explosión masacró a muchos marineros y transmitió al buque una sacudida que hizo rechinar los dientes y levantó del suelo a muchos hombres.

Thomas se dio cuenta del peligro. El *Nevada* respondía con dificultad y estaba embarcando agua. Si se hundía en ese punto, iba a bloquear parcialmente el puerto, lo cual convertiría los barcos que todavía estaban intactos en patos de feria para los japoneses.

Thomas dio la orden de volver a puerto y el barco reaccionó con gran lentitud, tanta que su proa chocó contra la orilla en Punta Hospital; los marineros cayeron al suelo y el barco embarrancó. Parecía que le hubieran arrancado la proa de un mordisco, y la superestructura estaba parcialmente doblada, ¡pero no se había hundido! Fue una victoria menor, pero cada buque que no resultase hundido serviría luego, una vez reparado, para luchar contra los japoneses.

En Pearl reinaba el caos. El combustible en llamas flotaba en la superficie y se aproximaba al *California.* El *Maryland,* atrapado entre el muelle y el *Oklahoma* (que había volcado), intentaban liberarse. Las llamas del *Arizona* cesaron, aunque continuaba habiendo una fuerte combustión a bordo. El *Nevada* se había liberado, pero a un precio terrible.

Sobre las 09:32 h, el capitán de corbeta Pullen, al mando del destructor *Reid,* se apresuró por la masacrada base hacia el puerto. Un gran pesar se apoderó de él al ver los barcos en llamas y a medio hundir. ¿Cómo estaría el *Reid* ? Tomó la lancha hasta su buque y, cuando el oficial de cubierta le dijo que todo estaba bajo control, se llevó una gran sorpresa; el oficial de máquinas aseguró que el barco podría zarpar en unos 30 minutos.

El patrón del *St. Louis,* el capitán de navío Rood, había conseguido liberar su buque, al que hacía andar en retromarcha. A las 09:04 h, con las máquinas dando atrás toda, el barco se acercó al canal. Un cable que aseguraba el dragado en el límite sur de la isla de Ford cerraba el paso del *St. Louis.* Rood ordenó avante toda y el barco partió el cable. El *St. Louis* ganó velocidad en el canal, sin respetar el límite habitual de 8 nudos, en la certeza de que en cualquier momento un aparato japonés podía atacarlo. El barco aceleró hasta los 22 nudos y consiguió dejar atrás el puerto a las 10:04 h. Rood suspiró aliviado cuando el *St. Louis* salió a mar abierto.

Rood pensaba sin duda que el barco estaba a salvo, pero entonces la guardia divisó dos estelas de torpedo que se acercaban por popa. Rood ordenó una maniobra evasiva y el buque se estremeció cuando los torpedos estallaron contra un arrecife de coral. Un submarino de bolsillo salió a superficie y los artilleros del *St. Louis* abrieron fuego contra él, pero la torre ya había desaparecido. El *St. Louis* fue el último barco que salió de Pearl Harbor durante el ataque.

Tras bombardear el puerto, los hombres del *Egusa* volaron hacia Hickam, Wheeler y Ewa para ametrallar los aeródromos y los edificios. En Wheeler, Welch y Taylor ya habían repostado y estaban a punto de despegar cuando bombarderos «Val» del *Kaga* empezaron a ametrallar. Ambos lograron despegar y derribaron dos aparatos enemigos justo fuera de la base. Luego persiguieron al resto y se atribuyeron otras dos victorias. Welch voló hacia Ewa y logró un nuevo derribo.

Los «Kate» de Shimazaki atacaron Hickam junto a varios bombarderos en picado que ayudaron a ametrallar los hangares y los aviones que ocupaban la pista. Los B-17 resultaron con graves daños, pero una vez más demostraron por qué se les llamaba «fortalezas volantes». Con poco más que hacer y apremiados por alcanzar el punto de reunión, los hombres de Shimazaki se alejaron del aeródromo. Después de las tres pasadas realizadas en Hickam, Shindo se separó de los demás en su Cero y realizó un vuelo de reconocimiento para evaluar los daños y la efectividad del ataque japonés. Shindo observó la devastación causada desde una altura de 270 m. Ya de regreso al *Akagi,* su informe a Genda fue conciso: «Se han inflingido graves daños».

A las 11:00 h, el capitán de fragata Fuchida inició su vuelo de reconocimiento y evaluación de daños sobre Oahu. Fuchida tomó buena nota de las posiciones de los barcos que estaban en llamas, qué buques habían zozobrado o se estaban hundiendo, así como los que no presentaban daños. Fuchida permaneció sobre el puerto en observación y en espera de los compañeros rezagados. Cuando el último aparato de la última oleada viró al oeste, Fuchida fijó su mirada hacia el sol y puso rumbo al *Akagi.*

09:02 h: **la Unidad de Caza del *Kaga* (nueve Cero, t.n. Yasushi Nikaido) finaliza su misión de escolta y se dirige al aeródromo de Hickam, donde realiza pasadas de ametrallamiento sobre los aparatos estacionados y los hangares. Regresa para ametrallar la base aeronaval del Pearl Harbor, en la isla de Ford, y luego continúa su misión de cobertura de los bombarderos en picado, de regreso del aeródromo de Wheeler.**

Diecisiete «Val» del *Soryu* (c.c. Takashige Egusa), seguidos de otros diecisiete del *Hiryu* (t.n. Shun Nakagawa), bombardean los buques amarrados junto al arsenal naval y el dique seco, y cualquier acorazado aparentemente idemne.

09:02 h: **nueve «Kate» del *Shokaku* (t.n. Yoshiaki Ikuin), cada uno con una bomba de 250 kg, bombardean en horizontal la base de Pearl Harbor, en la isla de Ford, además de objetivos de fortuna, como el USS *Pyro* en el Brazo Oeste.**



SEGUNDA OLEADA PEARL HARBOR, 09:05-09:45 HORAS

En el aspecto táctico, el ataque japonés fue un éxito, pues no se falló casi ningún objetivo. El *Arizona* y el *Oklahoma* quedaron tan dañados que nunca volvieron al servicio activo. Unos pocos barcos consiguieron salir a mar abierto, pero fueron una minoría. Como curiosidad, los depósitos de combustible no fueron atacados: los japoneses conocían su existencia, pero los barcos eran sus principales objetivos, y esos tanques en llamas habrían dificultado la visibilidad de los barcos. Sólo unos meses más tarde, los depósitos fueron reemplazados por búnkeres subterráneos, cuya construcción había empezado ya antes de la guerra. Las pérdidas japonesas de la segunda oleada fueron de 20 aviones, nueve de ellos por fuego antiaéreo.



09:00 h: **la segunda oleada llega con gran fuerza. El 2.º Grupo de Ataque (78 bombarderos en picado «Val», mandados por el capitán de corbeta Takashige Egusa) llegan al puerto desde el noreste: sus objetivos son la fila de acorazados, la isla de Ford y el arsenal naval, además de los que no han sido alcanzados por la primera oleada.**

Formación de ataque de los bombarderos:
17 «Val» del *Soryu* (c.c. Egusa)
17 «Val» del *Hiryu* (t.n. Shun Nakagawa)
18 «Val» del *Akagi* (t.n. Chihaya)
26 «Val» del *Kaga* (c.c. Makino)

Siguiendo a la unidad de «Val» del *Hiryu*, 18 «Val» del *Akagi* (t.n. Takehiko Chihaya) atacan al petrolero *Neosho* cuando intenta hacerse a la mar, el dique seco flotante, la parte noreste de la isla de Ford y el acorazado *Maryland*.

Los últimos en atacar, tres de los 26 «Val» del *Kaga* (t.n. Saburo Makino), insisten contra el *Maryland* y el *West Virginia*, pero Makino desvía el resto hacia el *Nevada*, que intenta salir del puerto. El bombardeo es intenso.

BUQUES ESTADOUNIDENSES
(Para más detalles sobre la situación de los buques, véase el mapa en las páginas 28-29).

1 *Ramsay*, *Gamble*, *Montgomery*
2 *Trever*, *Breese*, *Zane*, *Perry*, *Wasmuth*, *Medusa*, *Curtiss*
3 *Tangier*, *Utah*, *Raleigh*, *Detroit*
4 *Aylwin*, *Dale*, *Farragut*
5 *Ralph Talbot*, *Patterson*, *Henley*
6 *Phelps*, *MacDonough*, *Worden*, *Dewey*, *Hull*, *Dobbin*, *Solace*, *Allen*, *Chew*
7 *Phoenix*, *Blue*, *Whitney*, *Conyngham*, *Reid*, *Tucker*, *Case*, *Selfridge*
8 Battleship Row: *Vestal*, *Arizona*, *Tennessee*, *West Virginia*, *Maryland*, *Oklahoma*, *Neosho*, *California*
9 *Nevada*

DAÑOS Y MOVIMIENTOS DE LOS BUQUES ESTADOUNIDENSES

A Fila de acorazados
Oklahoma: 9 impactos de torpedo; hundido.
California: 3 impactos de torpedo a las 08:00-08:10 h, 1 impacto de bomba a las 09:10 h; escorado.
West Virginia: 9 impactos de torpedo y 2 de bombas; parcialmente hundido.
Arizona: 2 impactos de bomba a las 08:05 h; se hunde a las 08:10 h.
Maryland: 2 impactos de bomba.
Tennessee: 2 impactos de bomba.
B *Utah*: 2 impactos de torpedo; hundido.
C *Oglala*: sufre vías de agua por impacto de torpedo en el *Helena*; vuelca a las 09:30 h.
D *Raleigh*: 1 impacto de torpedo a las 07:55 h y 1 de bomba a las 09:12 h; escorado.
E *Curtiss*: un «Val» se estrella contra él a las 09:12 h; 1 impacto de bomba.
F *Shaw*: 3 impactos de bomba a las 09:10 h: daños graves.
G *Pennsylvania*: 1 impacto de bomba a las 09:07 h.
H *Cassin*: 1 impacto de bomba a las 09:05 h.
Downes: 2 impactos de bomba a las 09:05 h.
I *Honolulu*: impacto de bomba en el muelle cercano a las 09:09 h; casco partido.
J *Helena*: 1 impacto de torpedo a las 07:57 h.
K *Nevada*: 1 impacto de torpedo a las 08:06 h; múltiples impactos de bombas; embarranca en Punta Hospital.
L *Neosho*: en ruta en dirección al brazo sureste.
M *Monaghan*: embiste un submarino de bolsillo japonés a la entrada del Brazo Medio.
N *St. Louis*: con rumbo sur, hacia la salida del puerto; un submarino de bolsillo japonés abre fuego contra él justo en la boca del puerto, pero no le alcanza.
O *Vestal*: 2 impactos de bomba; embarranca en Aiea Sands a las 09:45 h.
P *Helm*: llega a mar abierto a las 08:20 h; sale al paso de un submarino de bolsillo japonés.
Q *Alwyn*: consigue abandonar el puerto y llegar a mar abierto a las 09:30 h.
R *Blue*: consigue abandonar el puerto y llegar a mar abierto a las 09:40 h.

El cuartel de Schofield, junto al aeródromo de Wheeler, fue ametrallado en varias ocasiones durante la mañana. A las 09:05 h, el teniente Stephen Saltzman, oficial de transmisiones del 98.º Grupo de Artillería de Costa, oyó el zumbido de aviones. Saltzman tomó un fusil ametrallador BAR y un par de cargadores y salió a toda prisa. El sargento Lowell Klatt, también provisto de un BAR, le siguió. Un avión de motor radial se aproximaba a ellos en vuelo rasante directo. Los oficiales se mantuvieron firmes y abrieron fuego con sus BAR. Vaciaron sus cargadores contra el avión, que hizo un extraño sobre el edificio, perdió altitud y se estrelló en Kapapa Gulch. El cuerpo de John Dains fue encontrado entre los restos de su P-36.

Por toda la isla, las estaciones de radio acuciaban a los civiles a dejar libres las carreteras, dirigirse y permanecer en sus casas, declarando que este ataque era «el momento de la verdad». Una bomba cayó cerca de la casa del gobernador Pointdexter, levantó una lluvia de tierra e hizo repiquetear puertas y ventanas. Al final resultó ser un proyectil de artillería de la Armada.

El capitán de corbeta W. Specht comprobó que sus doce lanchas PT habían resultado indemnes, tanto las que estaban cerca de la base de submarinos como las que se hallaban cerca de *Ramapo.* Las seis capaces de moverse salieron de la base de submarinos y maniobraron alrededor de los escombros en el puerto; patrullaron, recogieron a marineros heridos y perdidos y los trasladaron a la orilla, desde donde fueron evacuados a hospitales o devueltos a sus barcos.

A las 10:00 h, los aviones de la primera oleada regresaban a la fuerza de ataque y empezaban a apontar en el *Akagi*, el *Kaga* y los demás portaaviones, situados a unas 260 millas al norte de Oahu. De vuelta en la isla, el gobernador Pointdexter declaró el estado de emergencia para todo el territorio de Hawai. El comunicado fue transmitido en primer lugar a la prensa y 15 minutos más tarde fue emitido por radio. Los informes de bajas civiles empezaron a llegar de los hospitales, y hacia las 10:42 h, todas las emisoras de radio habían apagado sus transmisores para evitar que los aviones atacantes los utilizasen como balizas para la navegación. Mientras tanto, el teniente general Short y el gobernador Pointdexter discutían sobre la posibilidad de aplicar la ley marcial a todo el territorio, cuando empezaron a circular los primeros informes falsos de una invasión japonesa. Se ordenó cerrar todas las escuelas. Esa noche, y cada noche en mucho tiempo, habría un monumental apagón sobre Hawai.

Los aparatos estadounidenses supervivientes despegaron de los aeródromos e inmediatamente iniciaron la búsqueda de sus atacantes. Volaron por los 360 grados, pero no lograron avistar a la fuerza de ataque japonesa. A las 12:30 h, la policía de Honolulu, con la ayuda del FBI, apareció de improviso en la embajada japonesa, donde encontró al personal consular cerca de las papeleras repletas de cenizas y de documentos todavía ardiendo.

El capitán de fragata Fuchida apontó a las 13:00 h en el *Akagi.* Fuchida y el almirante Nagumo debatieron la posibilidad de lanzar una tercera oleada, pero Nagumo creyó que ya era suficiente. A las 16:30 h, Nagumo dio la orden de retirada a la fuerza de ataque.

Fuchikami entregó el mensaje de Washington en el cuartel general del teniente general Short a las 11:45 h. Todavía debía descodificarse, y Short no iba a leerlo hasta tres horas más tarde. Casi siete horas después del inicio del ataque, y con unas siete horas y media de retraso para que pudiera tener utilidad alguna, las noticias del peligro, ahora ya acontecido, finalmente llegaron a Short.

CONSECUENCIAS

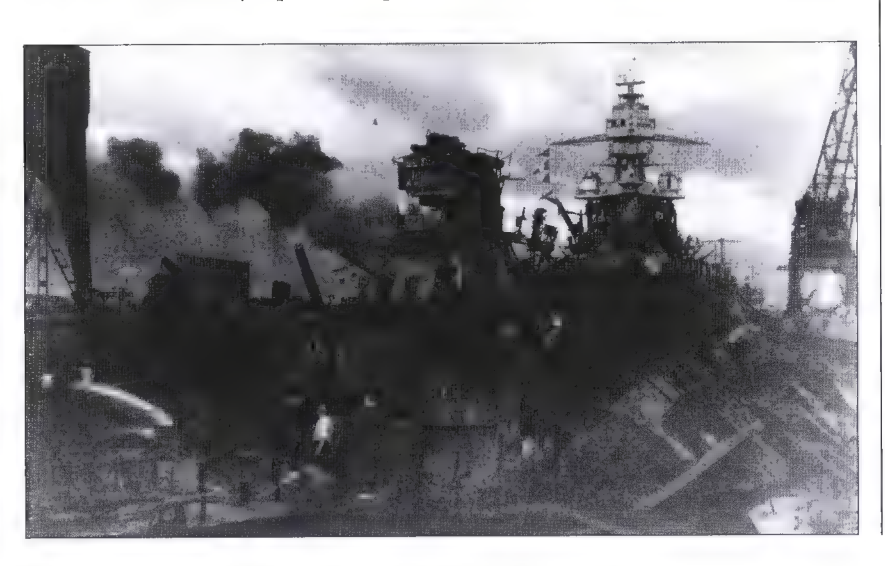
Las pérdidas japonesas (64 muertos y un número desconocido de heridos) fueron insignificantes comparadas con la victoria que se logró a cambio. Las bajas estadounidenses fueron devastadoras: 2.390 muertos (2.108 de la Armada y la Infantería de Marina, 233 del Ejército y 49 civiles) y 1.178 heridos (779 de la Armada y la Infantería de Marina, 364 del Ejército y 35 civiles).

En el *Arizona* se dio la mayor pérdida de vidas humanas, la mitad del total de la Armada: en la lista de bajas había hombres de los 44 estados, el Distrito de Columbia, Guam, Hawai, Filipinas y Canadá. Por los 110 minutos que duró el combate en Pearl Harbor se concedieron 16 medallas de honor del Congreso, 51 cruces de la Armada, 53 cruces de plata, 4 medallas de la Armada y el USMC, una cruz de Vuelo Distinguido, cuatro cruces del Servicio Distinguido, una medalla al Servicio Distinguido y tres estrellas de bronce.

En cuanto a los buques, 21 fueron hundidos o dañados, lo que prueba la precisión de los ataques japoneses. Cinco acorazados, un minador, tres destructores, dos avisos y un buque auxiliar resultaron hundidos; un crucero y un buque auxiliar sufrieron daños de gravedad; y tres acorazados, dos cruceros, un destructor y un buque auxiliar sufrieron averías moderadas. Estados Unidos perdió también 171 aviones (97 de la Armada y 74 del Ejército), con 159 más con daños.

Estimación de daños japoneses

Fuchida sobrevoló el puerto y tomó nota de los daños visibles; una vez de vuelta a bordo del *Akagi*, comparó sus notas con las observaciones de los demás pilotos. Los hombres a bordo del *Akagi* informaron de que los bombarderos en horizontal habían conseguido dos impactos en el *Maryland* y uno en el *Tennessee*, y a pesar de que el éxito del 3.^er^ Escuadrón del *Akagi* no



La devastación fue enorme: en esta foto se observa el casco quemado del *Downes* en el dique seco; al lado está el *Cassin*, volcado. La superestructura del fondo de la imagen pertenece al acorazado *Pennsylvania*.

pudo verificarse debido a la mala visibilidad, estimaron haber conseguido un blanco en el *Tennessee.* Once torpedos habían hecho blanco en tres acorazados. Los bombarderos en picado del *Akagi* no habían podido evaluar con precisión los daños producidos en los acorazados, a causa del humo y las llamas, a pesar de que sí existía un impacto confirmado en un crucero ligero de la clase «Omaha». Los cazas del *Akagi* habían derribado un bombardero B-17, un entrenador y un transporte, además de dejar en llamas 23 de los 40 aviones estacionados en el aeródromo de Hickam, causando daños a otros 17. En Ewa, más de 30 aparatos habían resultado tocados o destruidos.

Los pilotos del *Kaga* informaron de ocho impactos de torpedo en tres acorazados. Los bombarderos en horizontal dañaron la popa del *Arizona,* hicieron dos blancos en el *West Virginia* y uno en el *Tennessee.* Los torpederos alcanzaron el *West Virginia,* el *Oklahoma* y el *Nevada.* Los bombarderos en picado acertaron en el *West Virginia* y el *Maryland,* y lograron ocho impactos en el *Nevada.* Dos aviones enemigos habían sido derribados, uno fue ametrallado y muchos de sus aeródromos asignados estaban en llamas después de la misión.

El *Hiryu* y el *Soryu* contabilizaron seis impactos de torpedo en un acorazado con un palo de celosía (el *Utah*), tres impactos en otro acorazado (que se hundió), dos impactos en otro acorazado y uno en un crucero. Los bombarderos habían hundido un acorazado (el *Arizona*) al instante y habían observado impactos en el *Tennessee* y el *West Virginia.* Las nubes dificultaron la visibilidad, y dos unidades de ataque no vieron al *California* ni al *Nevada.* Los bombarderos en picado habían acertado en el *California,* el *Pennsylvania,* el *Maryland* y el *West Virginia.* El crucero pesado *Helena* sufrió seis impactos.

Los bombarderos en picado lograron cinco dianas en los cruceros ligeros y uno en un destructor amarrado, que provocó una enorme explosión. Habían incendiado 20 aviones en Wheeler (incluidos cuatro bombarderos ligeros y un hidrocanoa) y destruido cuatro hangares; en Ewa, incendiaron 60 aviones estacionados y otros diez en Kaneohe.

Los aparatos del *Shokaku* y el *Zuikaku* informaron haber destruido dos hangares de hidroaviones y uno de bombarderos en la isla de Ford. En Kaneohe, habían alcanzado unos 50 hidrocanoas y sus hangares, y habían incendiado el 80 por ciento de los hangares de Wheeler, más tres aviones en Bellows. El ataque sobre Hickam causó incendios en siete hangares.

La confusión por la autoría de los múltiples ataques simultáneos provocó que los distintos comandantes otorgasen victorias por duplicado. No obstante, el mensaje estaba claro: los ataques habían sido un éxito.

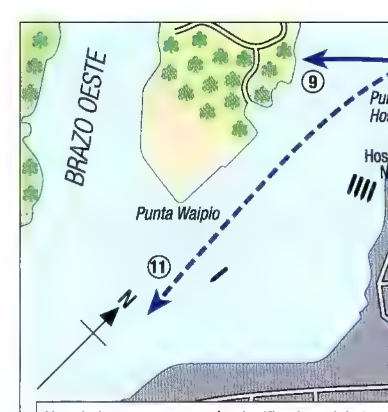
Los daños reales

Observados con detalle, los daños causados por los japoneses eran devastadores. Todos los acorazados habían sufrido graves daños. La mayoría de los buques principales habían sido tocados. Incluso los informes de daños más detallados eran inexactos a causa de la «niebla de la guerra». Un hecho sí que es cierto: sólo salieron indemnes los portaaviones que no estaban en Pearl Harbor. Los daños reales a la Flota y el destino de los buques fue el siguiente (pág. 78):

El USS *Raleigh* fue torpedeado durante el ataque. Poco después se utilizaron pontones para mantenerlo a flote y poder repararlo y alistarlo de nuevo. A la derecha del remolcador se observa el casco del *Utah*, que volcó.

DERECHA **Detalle de los daños sufridos por el *Nevada*.**

ABAJO **Ruta seguida por el *Nevada* en su intento de salir del puerto.**



1 08:05 h: un torpedero ataca al *Nevada* mientras está todavía amarrado en la última posición de la fila de acorazados. Los artilleros de a bordo y de los barcos vecinos consiguen derribar el avión, pero el torpedo que ha lanzado impacta en el costado de babor, a la altura de la cuaderna 40. La explosión sacude todo el buque, que empieza a embarcar agua. Éste es el daño más significativo que recibe el *Nevada* durante todo el ataque a Pearl Harbor.

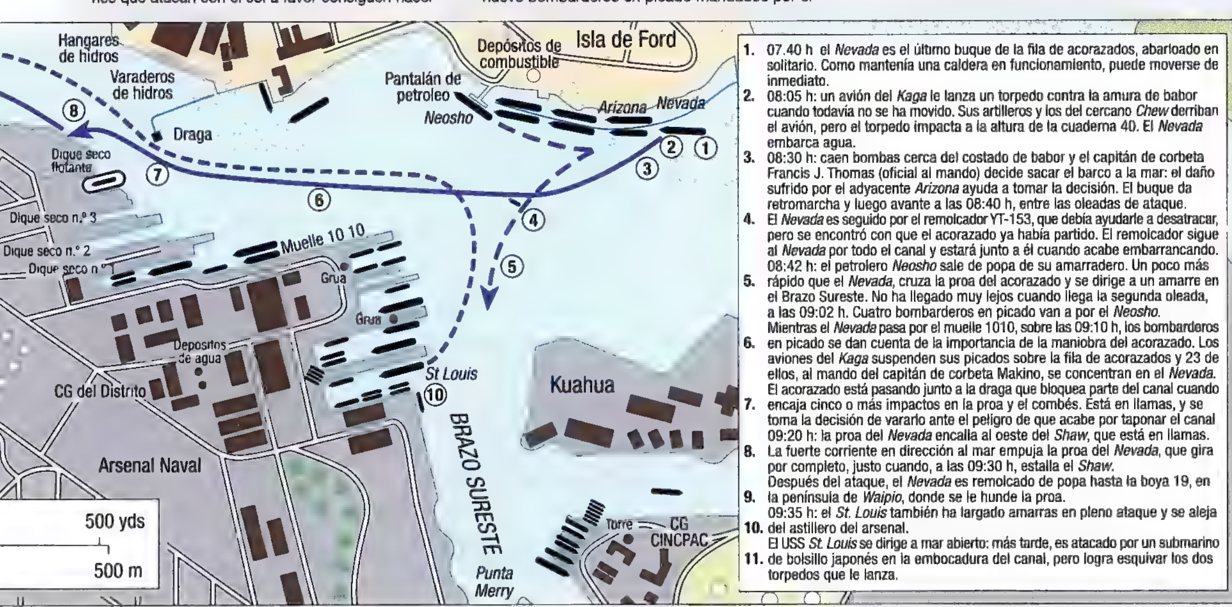
2 09:10 h: los bombarderos en picado del *Kaga* que se dirigen a sus objetivos en la fila de acorazados avistan el *Nevada* a su paso por el muelle 1010, intentando salir del puerto, y adoptan formación de ataque en dos grupos (para confundir y dividir el fuego antiaéreo estadounidense). Sólo los aviones que atacan con el sol a favor consiguen hacer blanco con sus bombas. Los ocho primeros aviones, liderados por el capitán de corbeta Makino, y el segundo escuadrón de nueve «Val», mandado por el teniente de navío Ogawa, apuntan a la torre de proa y la sección del combés. El buque recibe tres impactos directos (2A, 2B, y 2C). Uno de los «Val» es tocado en el motor y petardea por toda la isla de Ford; blanco fácil para los artilleros, es alcanzado en la cola y se estrella en el Brazo Medio. El *Nevada* sigue embarcando agua, pero continúa navegando.

3 El fuego consume todos los pañoles de proa de las cubiertas segunda y tercera a raíz de los impactos directos encajados en esta zona. El barco no dejará de arder durante 48 h.

4 09:15 h: pasa al ataque la última unidad del *Kaga*, nueve bombarderos en picado mandados por el teniente de navío Ibuki. Una cuarta bomba impacta en el castillo, le causa graves daños y mata a diversos tripulantes.

5 Una quinta bomba impacta en el *Nevada*, en la base del palo trípode de mesana. La mayoría de aparatos de esta última unidad del *Kaga* son alcanzados por el fuego antiaéreo, incluido uno que encaja 22 impactos. Un piloto resulta herido, pero consigue regresar al *Kaga*.

6 Se declara un incendio de pólvora en la casamata, a estribor del palo mayor. El nivel de flotación del *Nevada* ha bajado. El comandante en funciones se da cuenta del peligro de que el barco bloquee el canal si se hunde en ese punto, y decide vararlo cerca del USS Shaw.



1. 07.40 h el *Nevada* es el último buque de la fila de acorazados, abarloado en solitario. Como mantenía una caldera en funcionamiento, puede moverse de inmediato.
2. 08:05 h: un avión del *Kaga* le lanza un torpedo contra la amura de babor cuando todavía no se ha movido. Sus artilleros y los del cercano *Chew* derriban el avión, pero el torpedo impacta a la altura de la cuaderna 40. El *Nevada* embarca agua.
3. 08:30 h: caen bombas cerca del costado de babor y el capitán de corbeta Francis J. Thomas (oficial al mando) decide sacar el barco a la mar: el daño sufrido por el adyacente *Arizona* ayuda a tomar la decisión. El buque da retromarcha y luego avante a las 08:40 h, entre las oleadas de ataque.
4. El *Nevada* es seguido por el remolcador YT-153, que debía ayudarle a desatracar, pero se encontró con que el acorazado ya había partido. El remolcador sigue al *Nevada* por todo el canal y estará junto a él cuando acabe embarrancando.
5. 08:42 h: el petrolero *Neosho* sale de popa de su amarradero. Un poco más rápido que el *Nevada*, cruza la proa del acorazado y se dirige a un amarre en el Brazo Sureste. No ha llegado muy lejos cuando llega la segunda oleada, a las 09:02 h. Cuatro bombarderos en picado van a por el *Neosho*.
6. Mientras el *Nevada* pasa por el muelle 1010, sobre las 09:10 h, los bombarderos en picado se dan cuenta de la importancia de la maniobra del acorazado. Los aviones del *Kaga* suspenden sus picados sobre la fila de acorazados y 23 de ellos, al mando del capitán de corbeta Makino, se concentran en el *Nevada*.
7. El acorazado está pasando junto a la draga que bloquea parte del canal cuando encaja cinco o más impactos en la proa y el combés. Está en llamas, y se toma la decisión de vararlo ante el peligro de que acabe por taponar el canal
8. 09:20 h: la proa del *Nevada* encalla al oeste del *Shaw*, que está en llamas. La fuerte corriente en dirección al mar empuja la proa del *Nevada*, que gira por completo, justo cuando, a las 09:30 h, estalla el *Shaw*.
9. Después del ataque, el *Nevada* es remolcado de popa hasta la boya 19, en la península de *Waipio*, donde se le hunde la proa.
10. 09:35 h: el *St. Louis* también ha largado amarras en pleno ataque y se aleja del astillero del arsenal.
11. El USS *St. Louis* se dirige a mar abierto: más tarde, es atacado por un submarino de bolsillo japonés en la embocadura del canal, pero logra esquivar los dos torpedos que le lanza.

Pérdidas de buques estadounidenses

Arizona (BB-39): dos impactos de bomba; hundido; en la actualidad se conserva como mausoleo de los tripulantes que murieron ese día.
California (BB-44): dos impactos de torpedo, uno directo de bomba y uno o más cercanos; hundido; posteriormente reflotado y reparado.
Maryland (BB-46): dos impactos de bomba; dañado; reparado y modernizado.
Nevada (BB-36): un impacto de torpedo, cinco o más de bombas, dos impactos cercanos de bombas; gravemente dañado; varado, reparado y modernizado.
Oklahoma (BB-37): cinco o más impactos de torpedo; hundido.
Pennsylvania (BB-38): un impacto de bomba; dañado; reparado.
Tennessee (BB-43): dos impactos de bomba; dañado; reparado.
West Virginia (BB-48): dos impactos de bomba y de cinco a siete de torpedo; hundido; reflotado, reparado y modernizado.
Helena (CL-50): un impacto de torpedo; gravemente dañado; reparado.
Honolulu (CL-48): un impacto cercano de bomba; daños leves; reparado.
Raleigh (CL-7): un impacto de torpedo y otro de bomba, con daños graves; reparado y realistado.
Cassin (DD-372): un impacto de bomba y explosiones secundarias de cargas de profundidad; causó baja.
Downes (DD-375): dos impactos de bomba y explosiones secundarias de cargas de profundidad y torpedos; causó baja.
Helm (DD-388): un impacto cercano de bomba; daños moderados; reparado.
Shaw (DD-373): tres impactos de bomba y pierde la proa; reparado.
Oglala (CM-4): un torpedo pasa por debajo de la quilla; hundido; recuperado y reparado.
Curtiss (AV-4): un impacto de bomba; dañado; reparado.
Sotoyomo (YT-9): hundido; reflotado y reparado.
Utah (AG-16): dos o tres impactos de torpedo; hundido.
Vestal (AR-4): dos impactos de bomba; daños graves; varado, reflotado y reparado.
YFD-2: hundido; reflotado y reparado.

Pérdidas de aviación estadounidenses

Aeródromo de Bellows: tres aviones.
Base aérea del USMC de Ewa: 33 aviones.
Base aeronaval de Ford: 26 aviones.
Aeródromo de Hickam: 18 aviones.
Base aeronaval de Kaneohe: 28 aviones.
Aeródromo de Wheeler: 53 aviones.
USS *Enterprise*: 10 aviones.

Pérdidas japonesas

Aviones: nueve cazas, quince bombarderos en picado y cinco torpederos.
Buques: cinco submarinos de bolsillo.
Bajas humanas: 55 aviadores y nueve tripulantes de los submarinos.

Antes de que el humo de combustible se desvaneciese, Estados Unidos ya había dejado de ser neutral. Después de dos horas de ataques aéreos, la era del acorazado había acabado como en su día acabó la de la caballería a lomo. La aviación, hasta entonces «tolerada» y mal considerada por muchos, se convertía de golpe en el arma más importante.

El ataque dejó el aeródromo de Wheeler en ruinas. En esta foto se observan los restos de los hangares de aviación y lo que quedó de los aviones, entre ellos un caza P-40 y un anfibio bimotor OA-9.



Estados Unidos habría entrado igualmente en guerra, aunque cabe especular si lo habría hecho a tiempo para ayudar a Gran Bretaña. Lo que está claro es que el conflicto con Japón se habría producido tarde o temprano. De haberse librado una gran batalla naval, muchos barcos japoneses y americanos se habrían ido al fondo del océano y habría sido imposible recuperarlos; además, el resultado de esa batalla no habría sido determinante, pues ninguno de los dos contendientes estaba en disposición de invadir al otro. Si la Armada estadounidense hubiera esperado e iniciado la persecución de los japoneses, habría podido perder los portaaviones mucho antes del decisivo encuentro de Midway.

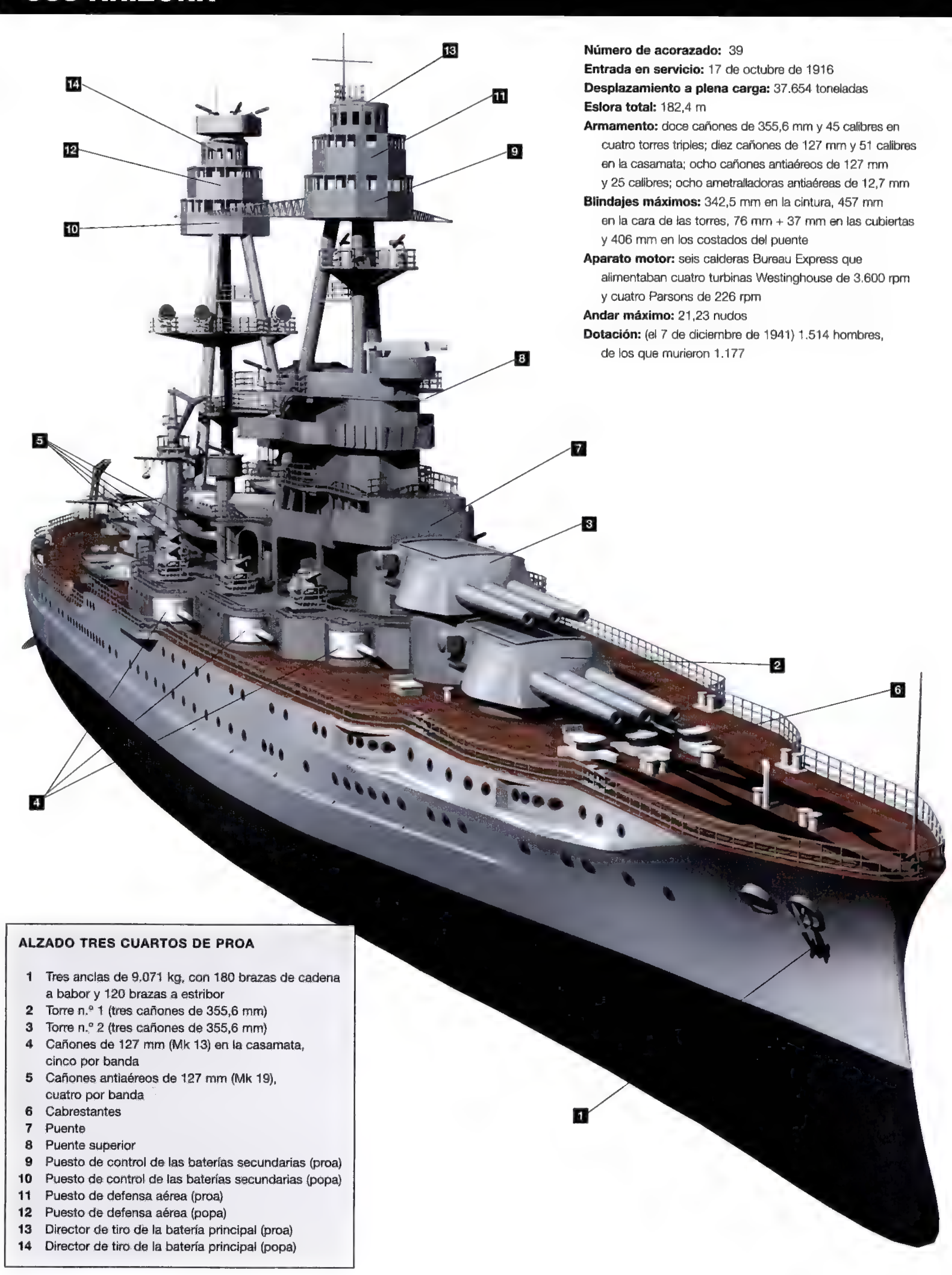
Yamamoto estuvo acertado al afirmar que el ataque a Pearl Harbor «despertó a un gigante dormido», ya que unió al pueblo estadounidense (que se estaba recuperando de la Gran Depresión) contra un enemigo común. Mientras las atrocidades de la guerra ocurrieron en territorio europeo o asiático, los estadounidenses las pudieron ignorar o minimizar, y de este modo no implicarse de manera oficial. No obstante, la pérdida de vidas americanas hizo que la cómoda postura de neutralidad o aislamiento respecto al conflicto fuera ya insostenible.

Los japoneses tenían razón al considerar a Estados Unidos como la mayor amenaza contra su supremacía en el Pacífico, y Pearl Harbor aceleró la respuesta estadounidense. Las represalias estadounidenses no se hicieron esperar, y la batalla de Midway detuvo la expansión japonesa y acabó con su superioridad naval. Más adelante, el camino hacia Tokio duró tres largos años, en los que ambos bandos derramaron sangre y acero. Los estadounidenses se unieron en torno al icono de Pearl Harbor del mismo modo que las generaciones anteriores lo habían hecho al grito de «¡Recordad el Álamo!». La vergüenza y la rabia que sentían después de la estrepitosa derrota en Pearl Harbor no podía quedar sin respuesta hasta que la guerra llegase a suelo japonés.

En los días grises de finales de diciembre de 1941, los estadounidenses volvieron la mirada a Europa y Asia, apretaron los dientes y se dispusieron a alistarse y a fabricar para la guerra. Antes de que pudieran mejorar, las cosas tendrían que empeorar. Guam, Batán, Wake, las Filipinas, Midway, el mar del Coral, las islas Salomón..., una larga lista de nombres exóticos que las familias empezaron a buscar en los atlas para localizar los lugares remotos donde sus seres queridos volaban, navegaban o marchaban a través de junglas impenetrables.

La guerra contra Japón llegó a su fin en la cubierta del USS *Missouri* a las 09:03 h del 2 de septiembre de 1945, en la bahía de Tokio, pero había empezado a las 06:45 h del 7 de diciembre de 1941 en Pearl Harbor.

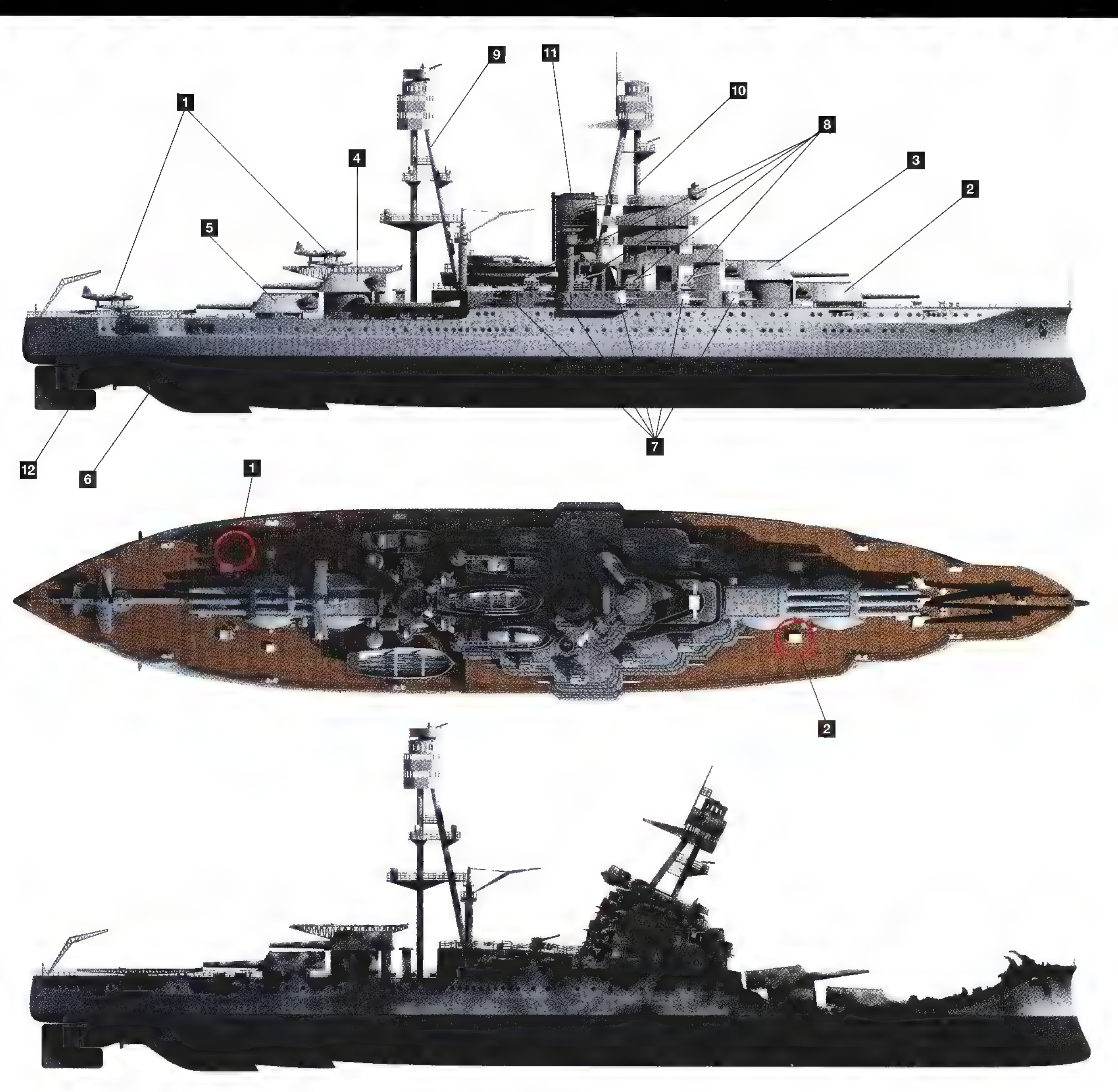
USS ARIZONA



Número de acorazado: 39
Entrada en servicio: 17 de octubre de 1916
Desplazamiento a plena carga: 37.654 toneladas
Eslora total: 182,4 m
Armamento: doce cañones de 355,6 mm y 45 calibres en cuatro torres triples; diez cañones de 127 mm y 51 calibres en la casamata; ocho cañones antiaéreos de 127 mm y 25 calibres; ocho ametralladoras antiaéreas de 12,7 mm
Blindajes máximos: 342,5 mm en la cintura, 457 mm en la cara de las torres, 76 mm + 37 mm en las cubiertas y 406 mm en los costados del puente
Aparato motor: seis calderas Bureau Express que alimentaban cuatro turbinas Westinghouse de 3.600 rpm y cuatro Parsons de 226 rpm
Andar máximo: 21,23 nudos
Dotación: (el 7 de diciembre de 1941) 1.514 hombres, de los que murieron 1.177

ALZADO TRES CUARTOS DE PROA

1. Tres anclas de 9.071 kg, con 180 brazas de cadena a babor y 120 brazas a estribor
2. Torre n.º 1 (tres cañones de 355,6 mm)
3. Torre n.º 2 (tres cañones de 355,6 mm)
4. Cañones de 127 mm (Mk 13) en la casamata, cinco por banda
5. Cañones antiaéreos de 127 mm (Mk 19), cuatro por banda
6. Cabrestantes
7. Puente
8. Puente superior
9. Puesto de control de las baterías secundarias (proa)
10. Puesto de control de las baterías secundarias (popa)
11. Puesto de defensa aérea (proa)
12. Puesto de defensa aérea (popa)
13. Director de tiro de la batería principal (proa)
14. Director de tiro de la batería principal (popa)



Daños sufridos

PERFIL

1 Dos hidroaviones OS2U Kingfisher, catapultas de lanzamiento y grúas
2 Torre n.º 1 (tres cañones de 355,6 mm y 45 calibres)
3 Torre n.º 2 (tres cañones de 355,6 mm y 45 calibres)
4 Torre n.º 3 (tres cañones de 355,6 mm y 45 calibres)
5 Torre n.º 4 (tres cañones de 355,6 mm y 45 calibres)
6 Cuatro hélices tripala de 3.745 mm de diámetro
7 Cañones de 127 mm y 51 calibres (Mk 13) en la casamata, cinco por banda
8 Cañones antiaéreos de 127 mm y 25 calibres (Mk 19), cuatro por banda
9 Palo trípode de mesana
10 Palo trípode mayor
11 Chimenea
12 Timón

PLANTA

1 08:05 h: impacto de una bomba de 800 kg
2 08:06 h: el impacto de una bomba de 800 kg en la santabárbara de proa provoca una enorme explosión





DERECHA **Al fondo, en el palo del *Maryland* todavía ondea la bandera nacional mientras los equipos de rescate trabajan en el casco del volcado *Oklahoma* para intentar liberar a los marineros atrapados.**

IZQUIERDA, ARRIBA **La línea de vuelo de Hickam vista desde el cuartel de Consolidated. El bombardero B-17C del capitán Ray Swenson (en el centro) ha perdido los motores. A la izquierda y delante del B-17 se observa un obsoleto A-12 Shrike.**

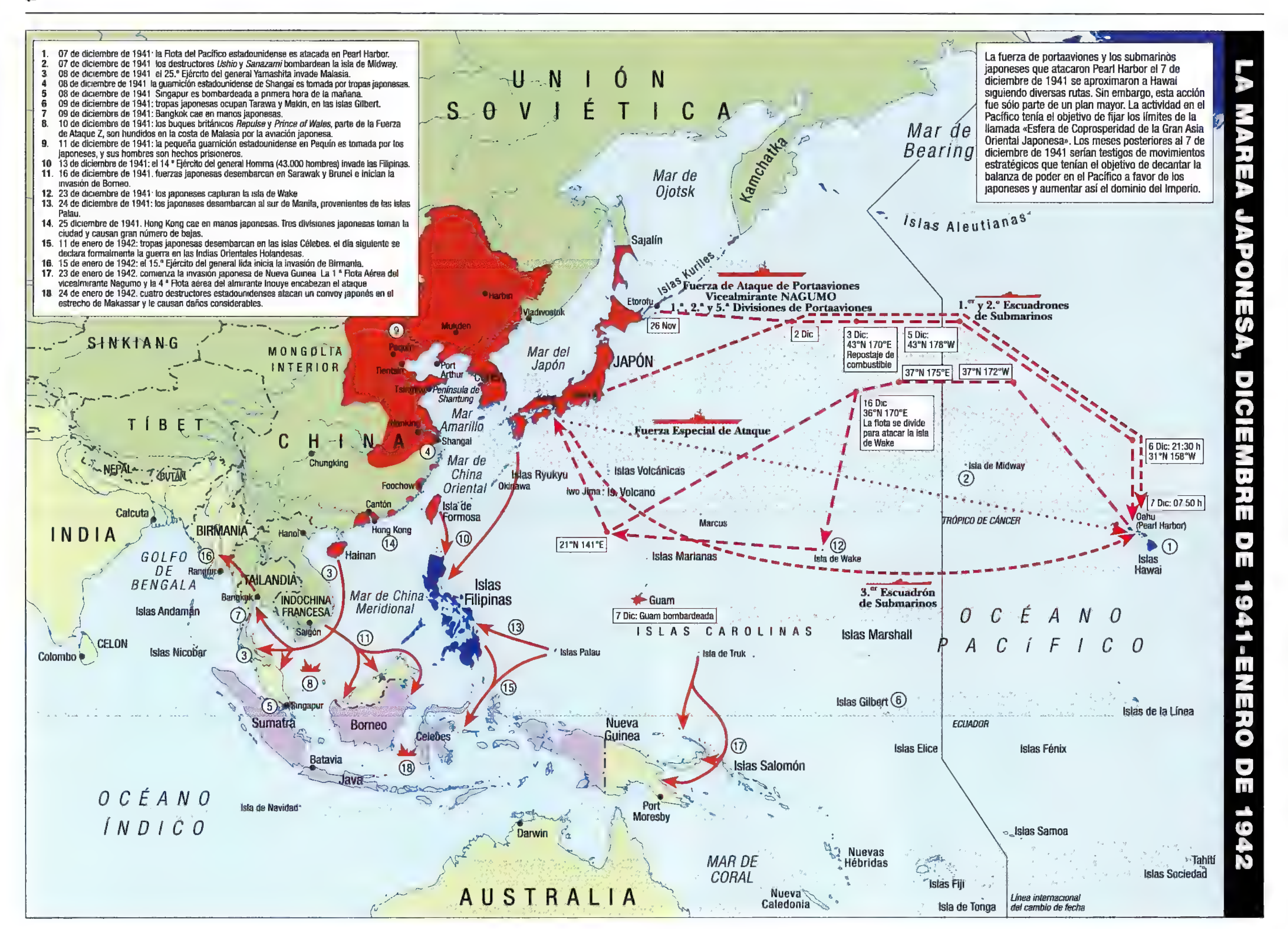
IZQUIERDA, CENTRO **En la parte izquierda de la foto hay dos tractores enganchados a los restos de un bombardero B-18 en la plataforma del aeródromo de Hickam.**

DERECHA, ABAJO **Este avión es el Mitsubishi A6M2 Tipo 0 (Cero Sen) del suboficial Takeshi Hirano, del portaaviones *Akagi.* Su numeral de cola era el AI-154. Este aparato se estrelló junto al taller de la armería de Fort Kamehameha, adyacente al aeródromo de Hickam, muriendo el piloto y tres soldados.**

ABAJO **El cuartel de Schofield tenía tres plantas de altura, pero apenas recibió daños en los ametrallamientos de los aviones japoneses. El personal de Schofield derribó un avión, era un caza estadounidense P-36 que intentaba tomar tierra en el vecino aeródromo de Wheeler.**



LA MAREA JAPONESA, DICIEMBRE DE 1941-ENERO DE 1942



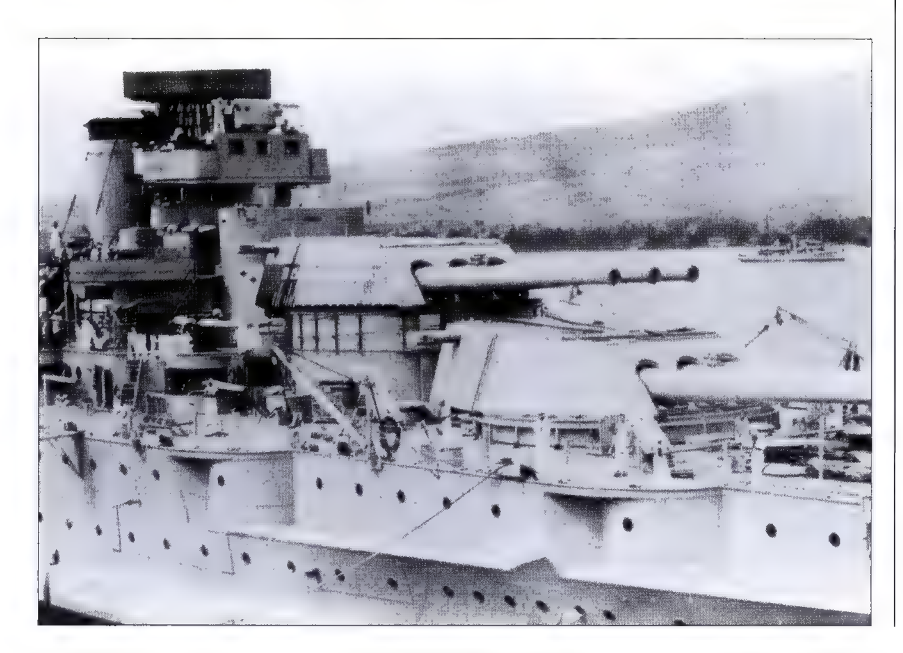
PEARL HARBOR, HOY

La luz del sol brilla deslumbrante y se refleja en las aguas azules de los alrededores del paseo, con la suficiente intensidad como para coger un buen dolor de cabeza si no se lleva gafas. El sonido alcanza enormes distancias al viajar por la superficie del agua, y el zumbido de los aviones que aterrizan en el cercano aeropuerto internacional recuerda los sucesos que empujaron a Estados Unidos a entrar en la Segunda Guerra Mundial. Todo está tranquilo, tal como el capitán de fragata Fuchida comentaba más de medio siglo atrás. Hoy en día, la brisa marina hace ondear la bandera estadounidense por encima de los restos hundidos del USS *Arizona.* Al contrario de lo que dice la leyenda urbana, el *Arizona* ya no está en la lista de barcos «en servicio».

Cómo llegar

Si no desea complicaciones, una visita guiada en autobús es una buena opción. Pregunte al conserje de su hotel o busque los números de teléfono de las compañías de autobuses turísticos en las páginas amarillas, y pregunte por visitas guiadas a Pearl Harbor.

Los visitantes de Oahu pueden tomar el autobús o alquilar un coche para visitar el lugar. Los autobuses salen de diversos puntos alrededor de Waikiki, y ofrecen un servicio regular con horarios programados. El autobús n.º 20 es la mejor opción, ya que ofrece una visita directa, pero el n.º 42 también llega a Pearl Harbor. Si tiene dudas, el conserje del hotel podrá ayudarle a encontrar la mejor ruta, le facilitará un mapa y le aconsejará sobre qué autobús tomar, dónde hacer transbordos, etc.



El *Pennsylvania* estaba en el dique seco, lo que le protegió de los ataques aéreos y de torpedos, y por tanto sufrió daños mucho menores que otros buques. Esta fotografía, tomada varios años antes, muestra sus seis cañones de proa.



Después de los acontecimientos de primera hora de la mañana del 7 de diciembre, el Ejército montó puestos de escucha y de observación, y nidos de ametralladoras, en preparación para nuevos ataques o para una invasión. No obstante, después de las dos oleadas de ataque, en Oahu reinó la quietud.

Otros autobuses llegan más allá de la parada de Memorial, en el centro comercial de Ala Moana.

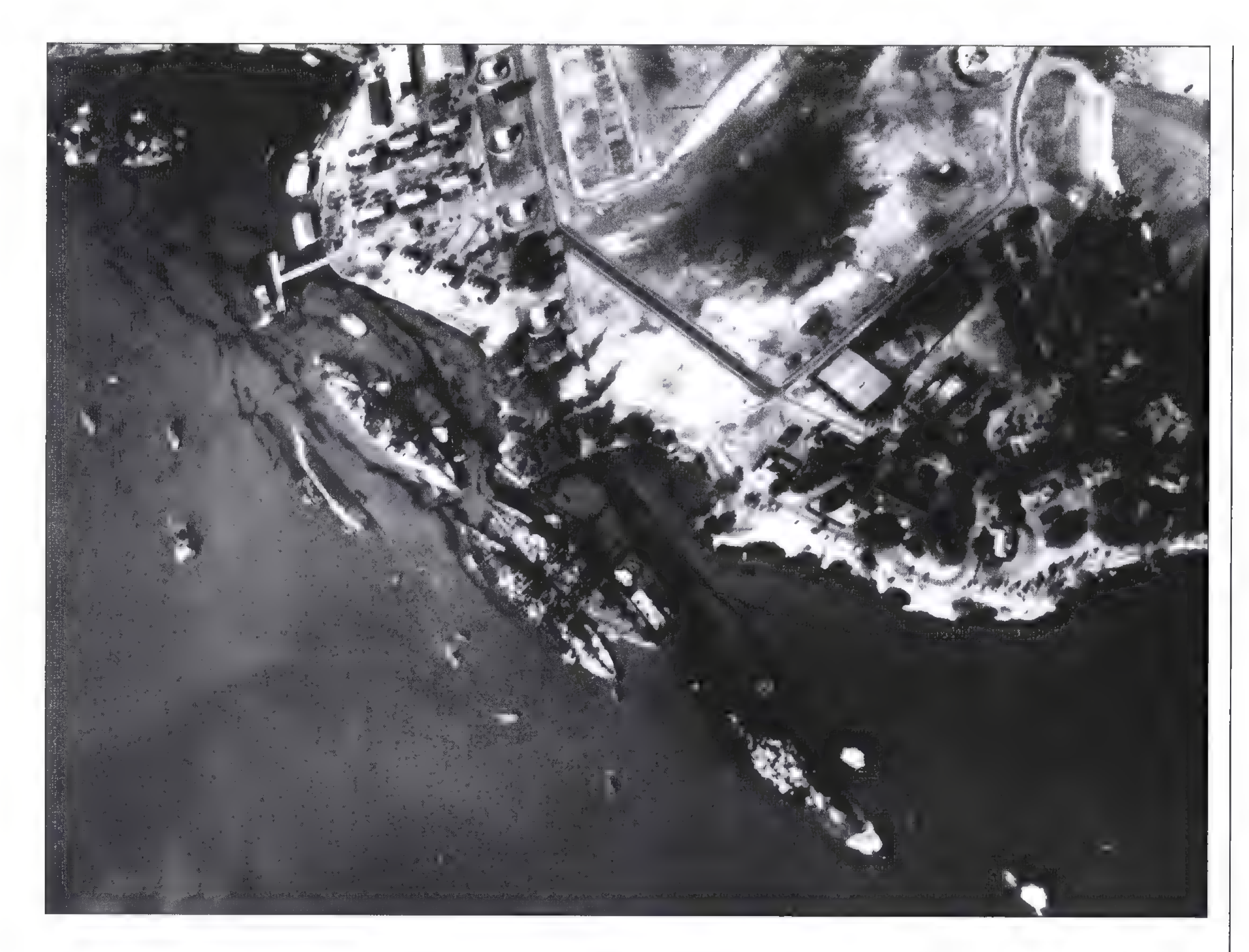
Si viaja en coche, siga la carretera de Kalia en dirección este. Atravesará Ft. De Russey, hasta Ala Moana Boulevard, gire a la izquierda y siga el paseo hasta el centro comercial de Ala Moana. Pasado éste, la carretera se entrecruza con la autopista 92 y pasa a llamarse autopista Nimitz. Siga por la autopista, pase de largo todas las señales del aeropuerto de Honolulú hasta llegar a la autopista de Kamehameha. Sígala hasta pasado el puente de Navy Halawa y el área residencial. Verá las indicaciones del centro de visitantes de Pearl Harbor, que queda a mano izquierda y dispone de aparcamiento.

Centro de visitantes

El centro de visitantes fue inaugurado en 1962 y pasó a formar parte del Sistema de Servicio de Parques Nacionales en 1980. Cada año el parque acoge a más de medio millón de visitantes. Hawai es una isla tropical, por lo tanto se aconseja que lleve bronceador con filtro solar y ropa de colores claros. También se recomienda llevar un impermeable o un paraguas para las tormentas de media tarde. El centro de visitantes del Memorial del USS *Arizona* está situado dentro de la base naval de Pearl Harbor. En la actualidad, el servicio y el mantenimiento del monumento corren a cargo del Servicio de Parques Naturales, mediante un acuerdo con la Armada de Estados Unidos.

El parque está formado por un centro de visitantes, un teatro, un museo, una librería y las exposiciones en los muelles. Al lado se encuentra la exposición del submarino USS *Bowfin*, y el parque. El mausoleo flotante del USS *Arizona* Memorial está ubicado encima de los restos hundidos del USS *Arizona*, y de los honorables marineros, cuyos restos descansan dentro de su oxidado casco. En el mausoleo, cada día se arría e iza una bandera en su honor.

Como punto del Servicio de Parques Nacionales, el mausoleo del Memorial del USS *Arizona* está abierto a diario, de 07:30 a 17:00 h todo el año, excepto los días festivos (Día de Acción de Gracias, Navidad y Año Nuevo). El día 7 de diciembre y el día del Memorial hay una programación especial. La entrada es gratuita, pero se admiten donaciones para costear el mantenimiento del mausoleo.



Después del ataque, el vicealmirante Nagumo decidió que los japoneses habían hecho lo suficiente. Estados Unidos trabajó febrilmente para reflotar los buques hundidos. De arriba a la izquierda a abajo a la derecha, los barcos son el *California*, el *Maryland* (a flote), el *Oklahoma* (volcado), el *Tennessee*, el *West Virginia* y el *Arizona*. Las fugas de combustible provienen sobre todo del *Arizona*.

Los turistas que llegan al centro de visitantes reciben unos pases de visita para asegurar una entrada ordenada. El servicio de visitas guiadas no admite reservas. Las visitas se realizan a medida que llegan los grupos de visitantes. En el centro de visitantes, se proyecta un documental de 23 minutos, producido por el Servicio de Parques Nacionales, que proporciona una perspectiva de la historia y de los acontecimientos que dieron lugar al ataque japonés contra la flota estadounidense en Pearl Harbor. Finalizado el documental, los visitantes se trasladan hasta el Memorial en el barco del Servicio. La duración total de la programación es de 1 hora y 15 minutos. Las visitas guiadas empiezan a las 08:00 h. Normalmente se producen demoras de más de una hora, ya que el Mausoleo es uno de los destinos turísticos más famosos de Hawai. Por ello se recomienda que el mausoleo de Pearl Harbor sea la primera visita del día. La última visita del día empieza a las 15:00 h.

Información

La dirección del mausoleo: USS *Arizona* Memorial, National Park Service, *Arizona* Memorial Place, Honolulú, HI 96818-3145.

Servicio de Parques Nacionales: *www.nps.gov/usar.org.* Asociación del Museo del Memorial del *Arizona*: *www.arizonamemorial.org.* Información sobre eventos, ceremonias y conmemoraciones: *www.pearlharborevents.com.* No olvide su cámara, el bronceador con filtro solar y película de reserva para grabar la tranquilidad del mar de una de las ubicaciones turísticas más visitadas de Oahu.

BIBLIOGRAFÍA

Agawa, Hiroyuki (tranducción de John Bester), *The Reluctant Admiral: Yamamoto and the Imperial Navy*, Kodansha International Ltd., Tokio, 1979

Albright, Harry, *Pearl Harbor: Japan's Fatal Blunder*, Hippocrene Books, Nueva York, 1988

Arroyo, Ernest, *Pearl Harbor*, Metrobooks, Nueva York, 2001

Bagnasco, Ermino, *Submarines of World War II*, Naval Institute Press, Annapolis, 1977

Barker, A.J., *Pearl Harbor: Tora, Tora, Tora*, Ballantine Books, Nueva York, 1988

Barker, A.J., *Pearl Harbour*, Editorial San Martín, SL, 1970

Boatner, Mark M., III, *The Biographical Dictionary of World War II*, Presidio Press, Novato, California, 1996

Breuer, William, *Devil Boats: The PT War Against Japan*, Presidio Press, Novato, California, 1987

Carpenter, Dorr y Polmar, Norman, *Submarines of the Imperial Japanese Navy*, Naval Institute Press, Annapolis, 1996

Clausen, Henry C. y Bruce, Lee, *Pearl Harbor: Final Judgment*, Crown Publishers, Nueva York, 1992

Cohen, Stan, *Attack on Pearl Harbor*, MT: Pictorial Histories, Missoula, 2001

Devereaux, James P. S., *The Story of Wake Island*, J.P. Lippincott Co., Nueva York, 1947

Dull, Paul S., *A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941-1945)*, Naval Institute Press, Annapolis, 1978

Dyer, V-Adm George C., *On the Treadmill to Pearl Harbor: The Memoirs of Admiral James O. Richardson, USN (Retired)*, Naval History Division, Washington DC, 1973

Editors of Army Times, *A Military History: Pearl Harbor and Hawaii*, Bonanza Books, Nueva York, 1971

Esposito, Vincent J., Col. USA, *The West Point Atlas of American Wars, Vol. I*, Frederick A. Praeger Publishers, Nueva York, NY, 1959

Fahey, James C., *The Ships and Aircraft of the US Fleet (Fahey's Second War Edition)*, Gemsc Inc., Nueva York, 1944

Farago, Ladislas, *El sello roto*, Bruguera, S.A., 1973

Fukodome, Shigeru, V/Adm. IJN (retirado), *Hawaii Operation*, United States Naval Institute Proceedings, Annapolis, 1955

Goldstein, Donald M. y Dillon, Katherine V., *The Pearl Harbor Papers: Inside The Japanese Plans*, Brassey's US, Mclean, 1993

Green, William y Swanborough, Gordon, *The Complete Book of Fighters*, Smithmark Books, Nueva York, 1994

Hara, Tameichi, Cpt. IJN (retirado), Saito, Fred y Pineau, Roger, *Japanese Destroyer Captain*, Ballantine Books, Nueva York, 1961

Hata, Ikuhiko y Izawa, Yasuho (traducción de D. C. Gorham), *Japanese Naval Aces and Fighter Units in World War II*, Naval Institute Press, Annapolis, 1989

Heinrichs, Waldo H., *Threshold of war: Franklin D. Roosevelt and American entry into World War II*, Oxford University Press, Nueva York, 1988

Hoyt, Edwin P., *The Last Kamikaze: the Story of Admiral Matome Ugaki*, Praeger Publishers, Westport, 1993

Ienaga, Saburo (traducción de Frank Baldwin), *The Pacific War 1931-1945*, Pantheon Books, Nueva York, 1978

Jane's Fighting Ships of World War II, Crescent Books, Avenel, Nueva Jersey, 1995 (reimpresión)

Kahn, David, *The Codebreakers*, Macmillan, Nueva York, 1967

Keegan, John, *The Second World War*, Penguin Books, Nueva York, 1990

Kennedy, John S., *The Forgotten Warriors of Kaneohe*, East Bay Blue Print, Oakland, California, CA, 1996 [Contáctese con John S. Kennedy, 17271 Via Carmen, San Lorenzo, CA 94580-2611, USA, e-mail: *siddorken@aol.com*, para pedidos]

LaForte, Robert S. y Marcello, Ronald E., *Remembering Pearl Harbor: Eyewitness Accounts by US Military Men and Women*, SR Books, Wilmington, 1991

Layton, Edwin T., *«And I was there»: Pearl Harbor and Midway - breaking the secrets*, William Morrow, Nueva York, 1985

Lord, Walter, *Day of Infamy*, Bantam Books, Nueva York, 1963

McCombs, Don y Worth, Fred L., *World War II: Strange & Fascinating Facts*, Greenwich House, Nueva York, 1983
McIntyre, Donald, Cpt. (retirado), *Aircraft Carrier: The Majestic Weapon*, Ballantine Books, Nueva York, 1971
Miller, Edward S., *War Plan Orange: the U.S. strategy to defeat Japan, 1897-1945*, Naval Institute Press, Annapolis, 1991
Morisson, Samuel Eliot, Adm. USN (retirado), *The Two Ocean War*, Ballantine Books, Nueva York, 1963
Morrison, Wilbur H., *Above and Beyond 1941-1945*, Bantam Books, Nueva York, 1983
Prados, John, *Combined Fleet Decoded: the secret history of American intelligence and the Japanese Navy in World War II*, Random House, Nueva York, 1995
Prange, Gordon W., Goldstein, Donald M. y Dillon, Katherine V., *At Dawn We Slept: The Untold Story of Pearl Harbor*, Penguin Books USA Inc., Nueva York, 1982
Prange, Gordon W., Goldstein, Donald M. y Dillon, Katherine V., *Pearl Harbor: The Verdict of History*, Penguin Books USA Inc., Nueva York, 1986
Prange, Gordon W., Goldstein, Donald M. y Dillon, Katherine V., *Dec. 7 1941: The Day the Japanese Attacked Pearl Harbor*, Warner Books, Nueva York, 1988
Reilly, John C., Jr, *United States Navy Destroyers of World War II*, Blandford Press, Poole, Dorset, 1983
Rodriggs, Lawrence R., *We Remember Pearl Harbor: Honolulu civilians recall the war years, 1941-1945*, Communications Concepts, Newark, California, 1991
Smith, S. E. (Ed.), *The United States Navy in World War II*, Quill Books, William Morrow, Nueva York, 1966
Smurthwaite, David, *The Pacific War Atlas: 1941-1945*, Facts on File, Nueva York, 1995
Toland, John, *But Not In Shame*, Ballantine Books, Nueva York, 1961
Infamy: Pearl Harbor and its Aftermath, Berkeley Publishing, Nueva York,1983
The Rising Sun: The Decline and Fall of the Japanese Empire, 1936-1945, Random House, Nueva York, 1970
Wallin, Homer N., V/Adm., *Pearl Harbor: Why, How, Fleet Salvage and Final Appraisal*, US Government Printing Office, Naval History Division, Washington, DC, 1968
Watts, Anthony J., *Japanese Warships of World War II*, Doubleday & Co., Garden City, 1966
Weintraub, Stanley, *Long Days Journey into War: December 7, 1941*, Truman Talley Books, Nueva York, 1991
Wels, Susan, *December 7, 1941: Pearl Harbor, America's Darkest Day*, Tehabi Books, San Diego, 2001
Wohlstetter, Roberta, *Pearl Harbor, Warning and Decision*, Stanford University Press, Stanford, 1962
Young, Peter, Brig. (retirado) (Ed.), *The World Almanac Book of World War II*, Bison Books Ltd, Londres, 1981
Zacharias, R-Adm Ellis M., *Secret Missions: The Story of an Intelligence Officer*, G.P. Putnam's Sons, Nueva York, 1946
Zich, Arthur, *World War II: The Rising Sun*, Time-Life Books, Alexandria, 1977

APÉNDICES

FORMACIÓN DE ATAQUE DE LA PRIMERA OLEADA JAPONESA

Grupo, portaaviones de origen y unidad	Tipo de avión	Armamento	Misión	Jefe de división	Jefe superior
PRIMER GRUPO					
1.ª Unidad de Ataque *Akagi* (Código de cola: AI-)	5 «Kate» 5 «Kate» 5 «Kate»	Bomba perforante de 800 kg	*Maryland* *Tennessee, West Virginia* *Tennessee, West Virginia*	**1.ª** c.f. Mitsuo Fuchida **2.ª** t.n. Goro Iwasaki **3.ª** t.n. Izumi Furukawa	C.f. Mitsuo Fuchida (AI-301)
2.ª Unidad de Ataque *Kaga* (Código de cola: AII-)	5 «Kate» 5 «Kate» 4 «Kate»	Bomba perforante de 800 kg	*Tennessee, West Virginia* *Arizona/Vestal* *Tennessee, West Virginia*	**1.ª** c.c.Takahashi Hashiguchi **2.ª** t.n. Hideo Maki **3.ª** t.n. Yoshitaka Mikami	C.c. Takahashi Hashiguchi (AII-201)
3.ª Unidad de Ataque *Soryu* (Código de cola: BI-)	5 «Kate» 5 «Kate»	Bomba perforante de 800 kg	*Tennessee, West Virginia* *Nevada*	**1.ª** t.n. Heijiro Abe **2.ª** t.n. Sadao Yamamoto	T.n. Heijiro Abe
4.ª Unidad de Ataque *Hiryu* (Código de cola: BII-)	5 «Kate» 5 «Kate»	Bomba perforante de 800 kg	*Arizona, Vestal* *California*	**1.ª** c.c. Tadashi Kusumi **2.ª** t.n. Toshio Hashimoto	C.c. Tadashi Kusumi
1.ª Unidad de Torpedeo *Akagi*	6 «Kate» 6 «Kate»	Torpedo de aviación Tipo 91	*West Virginia, Oklahoma* *California, West Virginia u Oklahoma*	**4.ª** c.c. Shigeharu Murata **5.ª** t.n. Asao Negishi	C.c. Shigeharu Murata (AI-311)
2.ª Unidad de Torpedeo *Kaga*	6 «Kate» 6 «Kate»	Torpedo de aviación Tipo 91	*West Virginia, Oklahoma* *West Virginia, Nevada, u Oklahoma*	**1.ª** t.n. Kazuyoshi Kitajima **2.ª** t.n. Mimori Suzuki	T.n. Kazuyoshi Kitajima (AII-311)
3.ª Unidad de Torpedeo *Soryu*	4 «Kate» 4 «Kate»	Torpedo de aviación Tipo 91	*California, Utah, Helena* *Raleigh, Utah*	**1.ª** t.n. Tsuyoshi Nagai **2.ª** t.n. Tatsumi Nakajima	T.n. Tsuyoshi Nagai (BI-311)
4.ª Unidad de Torpedeo *Hiryu*	4 «Kate» 4 «Kate»	Torpedo de aviación Tipo 91	*West Virginia, Oklahoma* *Helena*	**1.ª** t.n. Hirata Matsumura **2.ª** t.n. Hiruharo Sumino	T.n. Hirata Matsumura (BII-320)
SEGUNDO GRUPO					
15.ª Unidad de Ataque *Shokaku* (Código de cola: EI-)	9 «Val» 8 «Val» 9 «Val»	Bomba polivalente de picado de 250 kg	Base de Pearl Harbor Aeródromo de Hickam Aeródromo de Hickam	**1.ª** c.c. Kakuichi Takahashi **2.ª** t.n. Masao Yamaguchi **3.ª** t.n. Hisayoshi Fujita	C.c. Kakuichi Takahashi (EI-238)
16.ª Unidad de Ataque *Zuikaku* (Código de cola: EII-)	9 «Val» 6 «Val» (est.) 10 «Val» (est.)	Bomba polivalente de picado de 250 kg	Aeródromo de Wheeler Aeródromo de Wheeler Aeródromo de Wheeler	**1.ª** t.n. Akira Sakamoto **2.ª** t.n. Tomatsu Ema **3.ª** t.n. Hayashi	T.n. Akira Sakamoto (EII-201)
TERCER GRUPO					
1.ª Unidad de Caza *Akagi*	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Control aéreo de Hickam y Ewa, y aviones estacionados en ambos	**2.ª** c.c. Shigeru Itaya	C.c. Shigeru Itaya (AI-155)
2.ª Unidad de Caza *Kaga*	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Control aéreo de Hickam y Ewa, y aviones estacionados en ambos	**1.ª** t.n. Yoshio Shiga	T.n. Yoshio Shiga (AII-105)
3.ª Unidad de Caza *Soryu*	8 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Control aéreo de Wheeler y Ewa, y aviones estacionados en ambos	**3.ª** t.n. Masaji Suganami	T.n. Masaji Suganami
4.ª Unidad de Caza *Hiryu*	6 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Control aéreo de Ewa y aviones estacionados	**4.ª** t.n. Kiyoguma Okajima	T.n. Kiyoguma Okajima (BII-101)
5.ª Unidad de Caza *Shokaku*	6 Cero	Cañones de 20 mm	Control aéreo de Kaneohe y Bellows, y aviones estacionados en Kaneohe	**5.ª** t.n. Tadashi Kaneko	T.n. Tadashi Kaneko (EI-101)
6.ª Unidad de Caza *Zuikaku*	5 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Control aéreo y aviones estacionados en Kaneohe	**6.ª** t.n. Masao Sato	T.n. Masao Sato (EII-137)

FORMACIÓN DE ATAQUE DE LA SEGUNDA OLEADA JAPONESA

Grupo, portaaviones de origen y unidad	Tipo de avión	Armamento	Misión	Jefe de división	Jefe superior
PRIMER GRUPO					C.c. Shigekazu Shimazaki
5.ª Unidad de Ataque *Shokaku* (Código de cola: EI-)	9 «Kate» 9 «Kate» 9 «Kate»	1 bomba 250 kg y 6 de 60 kg, o 2 de 250 kg, para bombardeo horizontal	Base de Kaneohe Base de Kaneohe Base de Pearl Harbor	**1.ª** t.n. Tatsuo Ichihara **2.ª** t.n. Tsutomu Hagiwara **3.ª** t.n. Yoshiaki Ikuin	T.n. Tatsuo Ichihara
6.ª Unidad de Ataque *Zuikaku* (Código de cola: EII-)	9 «Kate» 9 «Kate» 9 «Kate»	1 bomba 250 kg y 6 de 60 kg, o 2 de 250 kg, para bombardeo horizontal	Aeródromo de Hickam Aeródromo de Hickam Aeródromo de Hickam	**1.ª** c.c. Shigekazu Shimazaki **2.ª** t.n. Jyozo Iwami **3.ª** t.n. Yoshiaki Tsubota	C.c. Shigekazu Shimazaki
SEGUNDO GRUPO					C.c. Takashige Egusa
11.ª Unidad de Ataque *Soryu* (Código de cola: BI-)	9 «Val» 8 «Val»	Bomba polivalente de picado de 250 kg	Arsenal naval, *California* Arsenal naval, *California*, *Dobbin*, *Pennsylvania*	**1.ª** c.c. Takashige Egusa **2.ª** t.n. Masai Ikeda	C.c. Takashige Egusa (BI-231)
12.ª Unidad de Ataque *Hiryu* (Código de cola: BII-) mando)	8 «Val» 9 «Val»	Bomba polivalente de picado de 250 kg	*California*, *Helena* y *Maryland* *Helm*, *Rigel*	**1.ª** t.n. Michio Kobayashi **2.ª** t.n. Shun Nakagawa	T.n. Michio Kobayashi (no despegó por problemas de motor; Nakagawa asumió el
13.ª Unidad de Ataque *Akagi* (Código de cola: AI-)	9 «Val» 9 «Val»	Bomba polivalente de picado de 250 kg	Base de Ford, *Neosho*, *Shaw* *Raleigh*, *Maryland*	**1.ª** t.n. Takehiko Chihaya **2.ª** t.n. Zenji Abe	T.n. Takehiko Chihaya
14.ª Unidad de Ataque *Kaga* (Código de cola: AII-)	8 «Val» 9 «Val» 9 «Val»	Bomba polivalente de picado de 250 kg	*Nevada* *Maryland*, *West Virginia*, *Nevada* *Nevada*	**1.ª** c.c. Saburo Makino **2.ª** c.c. Shoichi Ogawa **3.ª** c.c. Shoichi Ibuki	C.c. Saburo Makino (AII-250)
TERCER GRUPO					T.n. Saburo Shindo
1.ª Unidad de Caza *Akagi* (Código de cola: AI-)	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Aeródromo de Hickam	**1.ª** t.n. Saburo Shindo	T.n. Saburo Shindo (AI-201)
2.ª Unidad de Caza *Kaga* (Código de cola: AII-)	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Aeródromos de Hickam y Wheeler, base aeronaval de Pearl Harbor	**2.ª** t.n. Yasushi Nikaido	T.n. Yasushi Nikaido (AII-121)
3.ª Unidad de Caza *Soryu* (Código de cola: BI-)	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Base aeronaval de *Kaneohe*	**3.ª** t.n. Fusata Iida	T.n. Fusata Iida
4.ª Unidad de Caza *Hiryu* (Código de cola: BII-)	9 Cero	Cañones de 20 mm y ametralladoras de 7,7 mm	Base aeronaval de Kaneohe y aeródromo de Bellows	**4.ª** t.n. Sumio Nono	T.n. Sumio Nono

Después del ataque, todas las tropas fueron puestas en alerta y se desplegó, tal como muestra la imagen, la artillería en posiciones preparadas. Se rumoreaba sobre una posible invasión, que finalmente no se produjo.



ESTRUCTURA MILITAR JAPONESA

Primer ministro General Hideki Tojo			
Comandante en jefe de la Flota Combinada Almirante Isoroku Yamamoto			
Comandante en jefe de la Primera Flota Aérea/Comandante de la operación de Hawai Vicealmirante Chuichi Nagumo			
1.ª División de Portaaviones *Akagi, Kaga*	**2.ª División de Portaaviones** *Soryu, Hiryu*	**5.ª División de Portaaviones** *Shokaku, Zuikaku*	
Com. 1.er Escuadrón de Destructores Contraalmirante Sentaro Omori	**Com. 3.ª División de Acorazados** Vicealmirante Gunichi Mikawa	**Com. 2.ª División de Submarinos** Capitán de navío Kijiro Imaizumi	**Com. 7.ª División de Destructores** Capitán de navío Kaname Onishi
1.er Escuadrón de Destructores *Abukuma* 17.º Escuadrón de Destructores *Tanikaze, Urakaze, Isokaze, Hamakaze*	**3.ª División de Acorazados** *Hiei, Kirishima*	**2.ª División de Submarinos** *I-19, I-21, I-23*	**7.ª División de Destructores** *Akebono, Ushio*
1.er Tren Logístico Capitán de navío Masanao Oto *Kyokuto Maru, Kenyo Maru, Kokuyo Maru, Shinkoku Maru*			
2.º Tren Logístico Capitán de navío Kazutaka *Niimi Toei Maru, Toho Maru, Nihon Maru*			

Unidades que cooperaron en la operación de Hawai

Sexta Flota de Submarinos Vicealmirante Mitsumi Shimizu (*Katori*, buque insignia de la 6.ª Flota de Submarinos)		
1.er Escuadrón C.a. Tsutomu Sato *I-9, I-15, I-17, I-25* Misión: incursión y bloqueo de la isla de Oahu	**2.º Escuadrón** C.a. Shigeaki Yazazaki *I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6, I-7* Misión: incursión y bloqueo de la isla de Oahu	**3.er Escuadrón** C.a. Shigeoshi Miwa *I-8, I-68, I-69, I-70, I-71, I-72, I-73, I-74, I-75* Misión: incursión y bloqueo de la isla de Oahu
Unidad Especial de Ataque C.n. Hanku Sasaki *I-16, I-18, I-20, I-22, I-24* Unidad Especial de Ataque (submarinos pesados que llevaban submarinos de bolsillo biplazas)	**Reconocimiento** C.f. Yasuchika Kashihara *I-10, I-26* Misión: reunir información y reconocimiento	



ESTRUCTURA MILITAR DE EE UU

7 de diciembre de 1941

Ministerio de la Guerra Ministro de la Guerra: Henry L. Stimson				
Jefe de Estado Mayor General George C. Marshall				
Administración General y Fuerzas de Tierra General de división W. Bryden	**Fuerzas del Ejército e Intendencia** General de división R.C. Moore	**Aire** General de división H.H. Arnold		
G-1 Personal	**G-2 Información** General de brigada Sherman Miles	**G-3 Operaciones e Instrucción**	**G-4 Apoyo de Intendencia**	**Justicia Militar**
	Contra-espionaje Tte. col. J.T. Bissell	**División de Planes de Guerra** Gral. brig. L. T. Gerow	**Oficial Jefe de Transmisiones** Gral. div. D. Olmstead	
	Información Col. H.A. Kroner		**Operaciones** Col. O. K. Sadtler	
	Sección de Extremo Oriente Col. R.S. Bratton		**Tráfico y Centro de Transmisiones** Col. E.T. French	
	Japón Tte. col. C.C. Dusenbury Alfz. J. B. Shinde		**Servicio de Información de Trans-misiones** Col. R.W. Minckler	
			Director de Criptografía W.F. Friedman	

Ministerio de Marina

Ministro de Marina Frank Knox	
Jefe de Operaciones Navales Almirante H.R. Stark	
Comandante en jefe del Pacífico Almirante H. Kimmell	
Comandante del 14.º Distrito Naval Jefe de la Comandancia Marítima de Hawai y del arsenal naval de Pearl Harbor Contraalmirante R.C. Bloch (comandante de la Fuerza Operativa Cuatro)	
Jefe de Estado Mayor Capitán de navío J.B. Earle	
Oficial de Información Capitán de navío I.H. Mayfield	**Transmisiones, Seguridad e Información** Capitán de fragata J.J. Rochefort
Comandante de la fuerza aérea de defensa de la base, Comandante de la Fuerza Operativa Nueve y Comandante del Ala de Patrulla de Hawai y del Ala de Patrulla Dos Contraalmirante P.N.L Bellinger	

Después de Pearl Harbor, los japoneses construyeron una maqueta del puerto y de la fila de acorazados en su estado original anterior al ataque para el rodaje de una película. Esta foto, capturada al acabar la guerra, fue cedida por el contraalmirante Shafroth al almirante Nimitz.

Mando del Ejército en Hawai

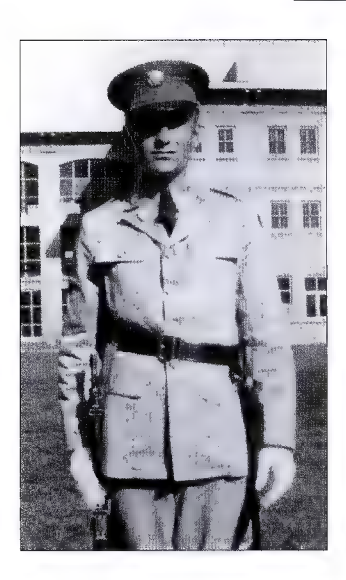
Comandante en jefe Teniente general Walter C. Short			
Jefe de Estado Mayor Coronel W.C. Philips			
G-1 Personal Teniente coronel R.C. Throckmorton	**G-2 Información** Teniente coronel K.J. Fiedler	**G-3 Operaciones y Entrenamiento** Teniente coronel W.E. Donegan	**G-4 Intendencia** Coronel M.W. Martson
Ayudante General Coronel R.H. Dunlop		**24.ª División de Infantería** General de brigada D. S. Wilson	
		25.ª División de Infantería General de división Maxwell Murray	
Cuerpo de Transmisiones Teniente coronel C.A. Powell			
		Mando de Artillería de Costa General de división. H.T. Burgen	

Fuerza Aérea del Ejército en Hawai

Departamento de Hawai Teniente general Walter C. Short	
Comandante en jefe General de división Frederick L. Martin	
Jefe de Estado Mayor Coronel J.A. Mollison	
Información Coronel E.W. Bailey	**18.ª Ala de Bombardeo** General de brigada J.H. Rudolph
	14ª Ala de Persecución General de brigada H.C. Davidson
Oficial de Transmisiones Teniente coronel C.I. Hoppaugh	**Hickam Field** Coronel W.E. Farthing
	Wheeler Field Coronel W.J. Flood
	Bellows Field Teniente coronel L.D. Weddington

Flota del Pacífico

Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico (CinCPAC) Almirante H.E. Kimmel					
Jefe de Estado Mayor Capitán de navío W.E. Smith					
Oficial de Operaciones C.n. W.S. Delany	**Oficial de Planes de Guerra** C.n. C.E. McMorris	**Oficial de Artillería** C.f. W.A. Kitts	**Oficial de Transmisiones** C.f. M.E. Curts	**Oficial de Aviación** C.f. A. Davis	**Oficial de Información** C.c. E.T. Layton
1.er vicejefe de Operaciones C.f. R.F. Good					**Fuerza Operativa 1** V.a. W.S. Pye
					Fuerza Operativa 2 V.a. Halsey
					Fuerza Operativa 3 V.a. Brown
					Fuerza Operativa 4 C.a. Brown
					Fuerza Operativa 7 C.a. Withers
					Fuerza Operativa 9 C.a. P.N.L. Bellinger
					Fuerza Operativa 15 C.a. Calhoun



Antes de la guerra, los soldados en Hawai llevaban una vida rutinaria. Muchos militares vestían sus uniformes de paseo, con botones metálicos, guantes blancos y gorras de plato, en lugar del traje de faena. Todo esto cambió el 7 de diciembre de 1941.

Pese a su fama de encajar bien los daños, los B-17 que se encontraban en tierra no corrieron mejor suerte que ningún otro aparato que estuviera en la pista de aterrizaje.
Este B-17 llegó a Hawai durante el ataque a Pearl Harbor. Fue ametrallado por un caza japonés cuando intentaba aterrizar, lo que le provocó un incendio que acabó por partir el fuselaje en la pista.





Puesta de sol en el cuartel de Schofield. La lógica militar hacía esperar un segundo ataque, pero éste no se produjo, a pesar de que Estados Unidos ahora sí estaba en guerra.

ÍNDICE

El día de la infamia

Carl Smith

El 7 de diciembre de 1941 fue uno de los días más decisivos de la Segunda Guerra Mundial: el que llevó a Estados Unidos a entrar en el conflicto. Seis portaaviones japoneses lanzaron todos sus aparatos en dos oleadas contra el grueso de la Flota del Pacífico, fondeada en la base de Pearl Harbor. Según quien lo cuente, ese ataque fue una brillante maniobra de estrategia audaz, o el colmo del engaño y la traición perpetrado por una potencia supuestamente amistosa.

Esta edición revisada, que contiene las investigaciones más recientes, revela aspectos ignorados hasta ahora y echa por tierra mitos creados alrededor de ese fatídico día, un día que, en palabras del presidente Franklin D. Roosevelt, «pervivirá en los anales de la infamia».



